




3 1761 11650042 2

GOVT. PUBNS

GOVT PUBNS



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500422>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, November 15, 1977
Monday, November 28, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 15 novembre 1977
Le lundi 28 novembre 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Organization
Supplementary Estimates (A) 1977-78
Votes 46a and L56a under TRANSPORT

CONCERNANT:

Organisation
Budget supplémentaire (A) 1977-1978
Crédits 46a et L56a sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977

Troisième session de la
trentième législature, 1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Allard
Benjamin
Bussières
Cadieu

Caron
Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Malone
Mazankowski

McCain
McCleave
McKenzie
Roy (*Laval*)
Towers—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, November 15, 1977:

Mr. McCain replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Lapointe replaced Mr. Collette;
Mr. Bussières replaced Mr. Cafik;
Mr. Condon replaced Mr. Guay (*L vis*);
Mr. Flynn replaced Mr. Lamontagne;
Mr. Collette replaced Mr. Roy (*Laval*).

On Monday, November 28, 1977:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Murta;
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Daudlin.

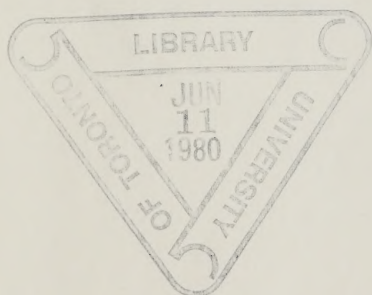
Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 15 novembre 1977:

M. McCain remplace M. Mazankowski;
M. Lapointe remplace M. Collette;
M. Bussières remplace M. Cafik;
M. Condon remplace M. Guay (*L vis*);
M. Flynn remplace M. Lamontagne;
M. Collette remplace M. Roy (*Laval*).

Le lundi 28 novembre 1977:

M. Mazankowski remplace M. Murta;
M. Roy (*Laval*) remplace M. Daudlin.



Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Hull, Quebec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et  dition, Approvisionnement et Services
Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, October 18, 1977

ORDERED,—That Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

Wednesday, November 9, 1977

ORDERED,—That Vote 1a relating to the Post Office; and Votes 46a, 50a, L56a, 66a, 85a, 95a, 97a and L106a relating to the Department of Transport, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 18 octobre 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Le mercredi 9 novembre 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que le crédit 1a, Postes et les crédits 46a, 50a, L56a, 66a, 85a, 95a, 97a et L106a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

MONDAY, NOVEMBER 28, 1977

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock on this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Hon. Mr. Benjamin, Hon. Mr. Campbell, Hon. Mr. Côté, Hon. Mr. Gauthier, Hon. Mr. Lacombe, Hon. Mr. Macdonald, Hon. Mr. McPherson, Hon. Mr. St. Laurent, Hon. Mr. St. Pierre, Hon. Mr. Tupper, Hon. Mr. W. J. Roberts.

Present: Mr. J. H. Campbell, Clerk of the Committee, and Mr. J. H. Campbell, Executive Officer.

The Order of Reference dated Wednesday, November 9, 1977, relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978, being read as follows:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 15, 1977

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 12:05 o'clock p.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Harquail, Lapointe, Loiselle, Malone, McCain and McCleave.

The Clerk presided over the election of the Chairman of the Committee.

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) seconded by Mr. McCleave moved,—That Mr. Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to and Mr. Campbell was invited to take the Chair.

Mr. Campbell thanked the Committee for the honour bestowed upon him and called for a motion to elect a Vice-Chairman.

Mr. Harquail seconded by Mr. Flynn moved,—That Mr. Collenette be elected Vice-Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Mr. Daudlin, *Ordered*,—That the Chairman, the Vice-Chairman and six other members, appointed by the Chairman after the usual consultation, do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Condon, *Ordered*,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Flynn it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least 5 members are present and at least 2 parties are represented.

At 12:12 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, NOVEMBER 28, 1977

(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:12 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Harquail, Lapointe, McCain, McKenzie, Murta and Roy (*Laval*).

Witness: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. J. F. Roberts, President and Chief Executive Officer.

The Order of Reference dated Wednesday, November 9, 1977, relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978, being read as follows:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 NOVEMBRE 1977

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 12 h 05 sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: MM. Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Harquail, Lapointe, Loiselle, Malone, McCain et McCleave.

Le greffier préside à l'élection du président du Comité.

M. Loiselle (*Saint-Henri*), appuyé par M. McCleave, propose que M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) soit élu président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée et M. Campbell est invité à prendre place au fauteuil.

M. Campbell remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui font et les invite à présenter une motion afin d' lire un vice-président.

M. Harquail, appuyé par M. Flynn, propose que M. Collenette soit élu vice-président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. Daudlin, *Il est ordonné*,—Que le président, le vice-président et six autres membres, nommés par le président après les consultations habituelles, forment le sous-comité du programme et de la procédure.

Sur motion de M. Condon, *il est ordonné*,—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur motion de M. Flynn, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir et à autoriser l'impression de témoignages,   défaut de quorum, pourvu qu'au moins cinq membres soient présents et qu'au moins deux partis soient représentés.

  12 h 12, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 28 NOVEMBRE 1977

(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 12 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Harquail, Lapointe, McCain, McKenzie, Murta et Roy (*Laval*).

Témoin: De VIA Rail Canada Inc.: M. J. F. Roberts, président-directeur général.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mercredi 9 novembre 1977 portant sur le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978:

Ordered,—That Vote 1a relating to the post Office; and Votes 46a, 50a, L56a, 66a, 85a, 95a, 97a, and L106a, relating to the Department of Transport, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Votes 46a and L56a under Transport.

Mr. Roberts read an opening statement and answered questions.

At 10:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Il est ordonné,—Que le crédit 1a, Postes et les crédits 46a, 50a, L56a, 66a, 85a, 95a, 97a et L106a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibérations les crédits 46a et L56a sous la rubrique Transports.

M. Roberts fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 22 h 28, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 15, 1977

• 1204

[Text]

The Clerk: Honourable members, you have your quorum, your prompt quorum. Your first item of business is the election of a chairman and I am ready to receive motions to that effect. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Yes, may I present a gentleman who, I think, did a wonderful job last session. I want to name Mr. John Campbell.

The Clerk: Do we have a seconder.

Mr. McCleave: I second the motion.

The Clerk: It is seconded by Mr. McCleave. Are there any other motions?

It has been moved by Mr. Loiselle, seconded by Mr. McCleave, that Mr. Campbell do take the Chair as Chairman of this Committee.

Is it agreed?

Motion agreed to.

The Clerk: I declare Mr. Campbell duly elected Chairman and invite him to take the Chair.

• 1205

The Chairman: Before we proceed with the election of the Vice-Chairman, I would like to thank most heartily Gérard Loiselle for having proposed me this year and Bob McCleave for seconding the motion. I appreciate the confidence and honour you have bestowed upon me. I hope that I will be able to continue in the good manner we have had in the past year.

We will proceed with the election of a vice-chairman. Any motions? Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I would like to place in nomination Dave Collenette, who did a splendid job in the last session as Vice-Chairman. He is, unfortunately, not here this morning; due to illness, he is in his constituency. But, from a conversation I had with him about a week ago, I would place his name for consideration, and would seek the support of the Committee in nominating Dave Collenette as Vice-Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. It is moved by Mr. Harquail that Mr. Dave Collenette be nominated as Vice-Chairman. Is there a seconder?

Mr. Flynn: I will second that.

Mr. McCleave: I presume he is willing to act as soon as he is back again?

Mr. Harquail: Yes.

The Chairman: It is seconded by Mr. Flynn that Mr. Dave Collenette be elected Vice-Chairman of this Committee.

Motion agreed to.

The Chairman: I declare Mr. Collenette duly elected Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Daudlin: I move that the Chairman, the Vice-Chairman, and six other members appointed by the Chairman after

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 15 novembre 1977

[Translation]

Le greffier: Messieurs, le quorum est réuni et, et il l'a été rapidement. Le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président et je suis prêt à recevoir des motions à cet effet. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Permettez-moi de proposer la candidature de quelqu'un qui a fait un travail formidable lors de la dernière session. Il s'agit de M. John Campbell.

Le greffier: Quelqu'un appuie-t-il cette motion?

M. McCleave: J'appuie la motion.

Le greffier: M. McCleave appuie la motion. Y a-t-il d'autres motions?

M. Loiselle, appuyé par M. McCleave, propose que M. Campbell soit élu président de ce comité.

Êtes-vous d'accord?

La motion est adoptée.

Le greffier: Je déclare M. Campbell élu président du comité et je l'invite à venir prendre place.

Le président: Avant de passer à l'élection du vice-président, je tiens à remercier très cordialement Gérard Loiselle d'avoir proposé ma candidature pour cette année, ainsi que Bob McCleave qui a appuyé la motion. Je vous remercie de la confiance dont vous m'avez honoré. J'espère maintenir la bonne entente qui régnait ici l'an dernier.

Nous allons passer à l'élection d'un vice-président. Y a-t-il des motions? M. Harquail.

M. Harquail: Je propose la candidature de Dave Collenette qui a fait un excellent travail lors de la dernière session en sa qualité de vice-président. Malheureusement, il est absent ce matin; la maladie le retient en effet dans sa circonscription. Néanmoins, comme je me suis entretenu avec lui il y a une semaine de jours, je propose sa candidature à la vice-présidence du comité et je demande au comité de bien vouloir l'appuyer.

Le président: Merci, monsieur Harquail. M. Harquail propose la candidature de M. Dave Collenette à la vice-présidence. Quelqu'un appuie-t-il cette motion?

M. Flynn: Je l'appuie.

M. McCleave: Il sera prêt à entrer en fonction dès son retour, n'est-ce pas?

M. Harquail: Oui.

Le président: M. Flynn appuie la candidature de M. Dave Collenette à la vice-présidence de ce comité.

La motion est adoptée.

Le président: Je déclare M. Collenette élu vice-président du comité.

M. Daudlin: Je propose que le sous-comité du Programme et de la Procédure soit composé du président, du vice-président et

[Texte]

the usual consultation, do compose the subcommittee on agenda and procedure.

Mr. Condon: I move that the Committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*; as a supplementary issue, an index prepared by the Library of Parliament.

Mr. Flynn: I move that the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented.

The Chairman: Before we adjourn the meeting. I will call a subcommittee meeting either later this week or at the beginning of next week. We have an order of reference, which is Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Regulations Act, and the Supplementary Estimates (A) For The Fiscal Year Ending March 31, 1978.

I would like to thank you all very much once again for your support, and I look forward to our next regular meeting, which will be next week.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

Monday, November 28, 1977

• 2013

The Chairman: Order please. We have a quorum to hear evidence. We have a subcommittee report.

Your subcommittee on Agenda and Procedure met on Wednesday, November 23 and agreed to recommend the following:

We will start with the Supplementary Estimates A, 1977-78 and have one meeting with representatives of VIA Rail Canada Incorporated, two meetings with the Minister of Transport on departmental estimates and one meeting with representatives of the Canadian Transport Commission.

Subsequently, we will start consideration of Bill C-4, An Act to Amend the Aeronautics Act.

For those interested, the schedule will be as follows: this evening we have VIA Rail, tomorrow Tuesday, November 29, at 8 p.m., Minister of Transport; Thursday, December 1, at 9:30 a.m. the Canadian Transport Commission; Monday, December 5, at 8 p.m. Minister of Transport, Thursday, December 8 at 3:30p.m., Department of Transport officials on Bill C-4. Is this agreed?

Some hon. Members: Agreed.

• 2015

The Chairman: Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, will the Clerk be sending that around to the members?

Mr. Buchanan: It will be in your proceedings tomorrow, or we can have a copy sent.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: We will commence consideration of the Supplementary Estimates A, 1977-78. I call votes 46a and L56a which can be found in your Blue Book on page 142.

[Traduction]

de six autres membres nommés par le président après les consultations d'usage.

M. Condon: Je propose que le comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages et, dans un numéro spécial, un index préparé par la bibliothèque du Parlement.

M. Flynn: Je propose que le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en autoriser la publication en l'absence d'un quorum, à condition qu'au moins cinq membres et deux partis soient représentés.

Le président: Avant de lever la séance, je propose que le sous-comité se réunisse soit à la fin de cette semaine, soit au début de la semaine prochaine. Nous avons un ordre de renvoi qui est le Bill C-4, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique, ainsi que le budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978.

Je tiens encore une fois à vous remercier tous de votre appui et j'attends avec impatience la première séance régulière qui aura lieu la semaine prochaine.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

Le lundi 28 novembre 1977

Le président: A l'ordre. Nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Nous avons aussi un rapport du sous-comité.

Le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le mercredi 23 novembre et a convenu de recommander ce qui suit:

Nous commencerons par l'étude du Budget supplémentaire A, 1977-1978, et aurons une séance avec les représentants de VIA Rail Canada Inc., deux séances avec le ministre des Transports au sujet du budget du ministère et une séance avec les représentants de la Commission canadienne des transports.

Par la suite, nous commencerons l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Pour ceux que la chose intéresse, notre programme est le suivant: ce soir, nous avons VIA Rail; demain mardi 29 novembre à 20 heures, le ministre des Transports; le jeudi 1^{er} décembre à 9 h 30, la Commission canadienne des transports; le lundi 5 décembre à 20 heures, le ministre des Transports, et le jeudi 8 décembre à 15 h 30, des représentants du ministère des Transports au sujet du Bill C-4. Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Harquail invoque le règlement.

M. Harquail: Monsieur le président, le greffier va-t-il distribuer l'horaire aux membres du comité?

M. Buchanan: Il figurera dans le procès-verbal demain, nous pouvons également en envoyer une copie.

M. Harquail: Merci beaucoup.

Le président: Nous allons commencer l'étude du Budget supplémentaire A, 1977-1978. Je mets en délibération les crédits 46a et L56a, qui figurent à la page 143 du Livre bleu.

[Text]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Surface Transportation Program

Vote 46a—Surface Transportation—Payments to Via Rail Canada Inc.—\$5,800,000

Vote L56a—To authorize—(a) the Minister to purchase—\$100,000

The Chairman: At this time I would like to invite Mr. Frank Roberts, President and Chief Executive Officer, to join me at the table, please. I would ask Mr. Roberts whether he would like to introduce the officials who are with him this evening, please, and then I understand that Mr. Roberts also has a short presentation he would like to make to the Committee. Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.): Thank you very much, Mr. Chairman.

This evening I have with me two key senior officers of VIA, Messrs. Réjean Bechamp, to my immediate right, who is Vice-President, Development and Planning, and Victor Croft, who is Vice-President, Finance and Administration.

I would like to thank you, Mr. Chairman and the members of the Committee for the opportunity to discuss with you matters pertaining to VIA Rail Canada Inc. With your permission, I would like to review briefly what has been happening at VIA this last few months.

You will recall that in March 1977, through Appropriation Act No. 1 1977, the formation of VIA Rail Canada Inc. was approved by Parliament for the express purpose of revitalizing the rail passenger business and reducing the financial burden of the government resulting from these services.

While established as a wholly-owned subsidiary of Canadian National, VIA was nevertheless not to be comprised in the accounts of CN and was to operate at arms length from CN.

The Appropriation Act empowered the Minister of Transport to enter into contracts with VIA and in turn VIA would contract with the railways for the provision of certain services. The over-all management entity was thus VIA acting in accordance with government policy and contract, of course subjected to the regulatory authority of the CTC.

It is envisioned at the present time that the railways will, under contract, operate the trains and maintain track and equipment. VIA will be responsible for all management functions, including the marketing of the passenger services and the performance of on-board services and passenger station duties. The powers of VIA are, of course, those of a railway and the corporation could at any time assume additional responsibilities.

Le concept d'ensemble de VIA a reçu l'approbation et du CN et du CP, tel que décrit dans le protocole d'entente signé

[Translation]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Programme des transports de surface

Crédit 46a—Transports de surface—Paiement à VIA Rail Canada Inc.—\$5,800,000

Crédit L56a—Pour autoriser—(a) le ministre à acheter—\$100,000

Le président: Je vais maintenant inviter M. Frank Roberts, président-directeur général, à venir à la table. Je prie M. Roberts de bien vouloir nous présenter les personnes qui l'accompagnent ce soir, après quoi il pourra faire une courte déclaration au comité. Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts (président-directeur général, VIA Rail Canada Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai avec moi ce soir deux vice-présidents de VIA Rail, MM. Réjean Bechamp, à ma droite, vice-président du développement et de la planification, et Victor Croft, vice-président, finances et administration.

Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, pour l'occasion que vous me fournissez de discuter avec vous les questions touchant de près la société VIA Rail Canada Inc. Si vous le voulez bien, je ferai la rétrospective des événements qui ont marqué les quelques derniers mois.

Vous vous souviendrez qu'en mars 1977, par le biais de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, le Parlement a approuvé la création de VIA Rail Canada Inc., dans le but exprès de revitaliser l'industrie du transport des voyageurs par rail est d'alléger le fardeau financier assumé par le gouvernement en pourvoyant le pays de ces services.

VIA a été créée en tant que filiale à part entière de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, quoique ses résultats financiers ne doivent pas faire partie de ceux du Canadien National et qu'elle puisse opérer à l'abri de l'influence du CN.

La Loi portant affectation de crédits a donné au ministre des Transports l'autorité de conclure des ententes contractuelles avec VIA et à cette dernière, le droit de faire appel aux entreprises ferroviaires, en tant que sous-traitants, pour la fourniture de certains services. La partie responsable est donc devenue VIA, agissant en vertu des politiques du gouvernement et des ententes contractuelles conclues avec celui-ci, et sujette à l'autorité de la CCT.

Nous envisageons pour le moment que les entreprises ferroviaires exploiteront des trains et seront responsables de l'entretien de la voie et du matériel, en vertu d'ententes contractuelles appropriées. VIA sera chargée de toutes les responsabilités de direction, y compris le marketing des services voyageurs, la fourniture des services dans les trains, de même que les responsabilités des gares de voyageurs. Les pouvoirs de VIA sont naturellement ceux d'un chemin de fer et la société peut à n'importe quel moment en assumer de nouveaux.

The overall VIA concept has received concurrence of both CN and CP as expressed in a Memorandum of Understanding

[Texte]

par le ministre des Transports, VIA, le CN et le CP, le 19 juillet 1977.

Depuis le premier juin 1977, VIA s'est préparé en vue d'être en mesure de prendre en main la gestion des services voyageurs par rail du CN et du CP le premier avril 1978. La prise à sa charge des responsabilités fait l'objet d'une entente avec le CN et le CP. Dans ses points principaux, l'entente veut que: premièrement, VIA assume toutes les responsabilités du marketing le premier juin 1977; deuxièmement, VIA prenne en main tous les services, rationalisés ou non, le premier avril 1978; troisièmement, VIA assume, à compter d'avril 1979, la responsabilité finale de tous les services.

Au cours de la période allant d'avril 1978 à avril 1979, VIA sera chargé de tous les services voyageurs par rail qui n'ont pas été désignés comme était rationalisés au nom des chemins de fer et à leurs frais, les entreprises ferroviaires conservant leur responsabilité de soumettre leurs pertes à la CCT afin d'en recouvrer 80 p. cent, tel que le veut la Loi sur les chemins de fer. A mesure que la CCT désigne par ordonnance un service à rationaliser, par exemple le service transcontinental ouest, et met l'ordonnance à exécution, VIA commencera à en assumer l'exploitation en vertu de son contrat avec le gouvernement. Le 1^{er} avril 1979, tous les services seront exploités au nom du gouvernement. Cette entente avec le gouvernement prévoit que des primes seront versées à VIA et que ces dernières compenseront pleinement les pertes encourues par l'exploitation du service, de même que le paiement des primes d'incitation dont le but est de stimuler la direction de VIA à atteindre une plus grande efficacité et à pourvoir le pays de services améliorés. De la même façon aussi les ententes survenues entre VIA et les entreprises ferroviaires contiennent des clauses prévoyant le versement de primes d'incitation ou l'imposition d'amendes, dans le but d'encourager les chemins de fer à exploiter les trains d'une manière plus efficace. La conception finale de ces ententes est en cours.

• 2020

VIA, depuis sa création, s'est attaquée d'une façon agressive à ces problèmes d'organisation. Le noyau essentiel de la direction générale a été mis en place et le recrutement du personnel aux échelons inférieurs est en cours. La direction générale de la Société a pris possession de ses bureaux en juillet 1977 et des programmes de *management* sont en voie de conception et d'implantation. Le personnel des régions commencera à être mis en place en janvier 1978. VIA assume déjà toutes les responsabilités du marketing. Toutes ces activités sont conçues de façon à ce que VIA assume son mandat d'exploitation et de gestion pour le 1^{er} avril 1978.

The cost of this is covered by an Interim Management Contract between VIA and the government, in which are stipulated the specific tasks to be accomplished by VIA by March 31, 1978. This contract has been approved by Treasury Board and the anticipated \$5.8 million costs thereof are contained in the Supplementary Estimates. It should perhaps be pointed out that these are not all additional costs to the passenger service. The largest portion represents costs which will no longer be incurred by the railways and, therefore, will

[Traduction]

signed by the Minister of Transport, VIA, CN and CP on July 19,

Since June 1, 1977, VIA has been gearing itself to be in a position to take over the management of the rail passenger services of CN and CP on April 1, 1978. This take-over of responsibility has been the subject of an agreement with CN and CP. The major aspects of this agreement call for:—VIA assuming overall marketing responsibility on June 1, 1977.—VIA assuming all responsibilities for both rationalized and non-rationalized services by April 1, 1978.—VIA assuming definitive responsibility by April 1979 for all services.

In the period covering April 1978 to April 1979, VIA will be managing all rail passenger services not declared rationalized on behalf of the railways and at their costs, the railways still being responsible for submitting losses to the C.T.C. to recover 80% under the Railway Act. As a service is declared rationalized by C.T.C. order (as, for example, the Western Transcontinental service) and implemented, VIA will commence to operate it under contract with the Government. On April 1st, 1979, all services will be brought under Government contract. These contracts will provide for payments to VIA sufficient to offset the losses incurred in providing service but also providing for incentive payments designed to stimulate VIA management to achieve greater efficiency and better service. In a similar manner, the contracts between VIA and the railways will contain incentive (and penalty) clauses designed to encourage the railways to operate trains more efficiently. Design of these contracts is presently in progress.

VIA has, since its inception, aggressively tackled its organizational problems. The basic general management has been put in place and the staffing at the lower echelons is taking place at the present time. The corporation's headquarters office space was provided in July 1977 and its management systems are being designed and implemented. Regional staffs will be formed beginning in January 1978. The marketing responsibilities are already exercised by VIA. All of these activities are geared toward the assumption of operating and management responsibilities by April 1, 1978.

Tous les frais sont couverts par un Contrat de gestion transitoire entre VIA et le gouvernement, dans lequel sont énumérées les tâches bien précises qu'assumera VIA d'ici au 21 mars 1978. Le contrat a été approuvé par le Conseil du trésor et les coûts prévus de \$5.8 millions font partie des prévisions supplémentaires. Je me dois peut-être de rappeler qu'il ne s'agit pas ici de toutes les dépenses en sus du service des voyageurs. La plus grande partie représente des dépenses qui ne seront plus encourues par les entreprises ferroviaires,

[Text]

cause reductions in their claims submitted to the CTC for subsidies.

The VIA concept of course relies heavily on the very positive support of both CN and CP in the planning and provision of the rail passenger service. Some problems have however cropped up which indicate that VIA cannot continue to operate as a subsidiary of CN, and this relationship should be terminated. The item contained in Vote 156a now recommends that the Minister of Transport purchases all issued shares of VIA to make it a totally separate Crown corporation without the intermediary of another Crown corporation.

The initial status of VIA as a subsidiary of CN was thought to be sufficient to ensure equality of treatment to both CN and CP as well as ensuring that the people of Canada were being treated properly. The mechanism envisaged to achieve this included the approval by the Minister of all VIA-railway contracts as well as shareholders agreements that would guarantee the independence of VIA with regard to CN and CP.

In actual fact, the mechanisms once in place had the effect of depriving CN of most if not all the responsibilities of their Board over VIA. In addition, there was considerable difficulty in obtaining consensus on the content of any shareholders agreement.

It has been found desirable from a commercial point of view that VIA should be totally separated from CN. There are a number of reasons but perhaps the most obvious is the clear conflict of interest when VIA comes to contract with the railways for the provision of services. Clearly, VIA must be in a position to negotiate aggressively with the railways and this would place VIA, as a subsidiary of CN, in a somewhat difficult position when dealing with CN.

• 2025

Much remains to be done and many difficulties, not the least of which are labour negotiations, have to be overcome before VIA can begin to manage rail passenger services. At the same time, much has been accomplished and we confidently expect to meet our target dates. The planning that has been done to date indicates that VIA will, with the co-operation of all concerned, be able to accomplish the goals set for it—better service at less cost.

Thank you, Mr. Chairman. Messrs. Béchamp, Croft and I are at your disposal.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. First, we have Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, thank you. I suppose I could say on behalf of the Committee that we do hope you will accomplish your goal, and that is a better service at less cost.

I think I would like to get into some of the areas of the operation of VIA, because this is the first chance we have had really to talk to you people. To start with the head office will

[Translation]

réduisant par le fait même le montant des réclamations qu'ils soumettent à la CCT afin d'obtenir leurs subsides.

Le concept de VIA s'appuie fortement—et c'est logique—sur l'assistance positive du CN et du CP, dans la planification et fourniture de services voyageurs. Certains problèmes sont cependant survenus, démontrant que VIA ne peut continuer à s'exploiter en tant que filiale du CN et qu'on devrait briser ces liens. L'item compris dans le vote 156a recommande que le ministre des Transports achète toutes les actions émises de VIA, afin de faire de cette dernière une société de la Couronne complètement à part, sans l'intervention d'une autre société de la Couronne.

Le statut original de VIA en tant que filiale du CN semblait suffire à assurer un traitement égal et au CN et au CP, en même temps qu'à garantir à la population canadienne un traitement adéquat. Le mécanisme conçu pour atteindre cet objectif prévoyait l'approbation, par le ministre, de toutes les ententes contractuelles entre VIA et les entreprises ferroviaires, et l'assentiment des actionnaires dans le but d'assurer l'indépendance de VIA vis-à-vis du CN et du CP.

En réalité, les mécanismes en place ont eu comme résultat de soutirer au CN la plupart de, sinon toutes les responsabilités de son conseil d'administration à l'endroit de VIA. De plus, nous avons eu beaucoup de difficulté à obtenir un relevé d'opinions sur les ententes touchant les actionnaires.

Nous sommes maintenant persuadés qu'il serait souhaitable, d'un point de vue strictement commercial, que VIA soit complètement indépendant du CN. Ceci, pour un nombre de raisons dont la plus claire est peut-être le conflit évident d'intérêt des services. Il est clair que VIA doit être dans une position telle qu'elle devra négocier de façon agressive avec les chemins de fer, ce qui placerait VIA, en tant que filiale du CN, dans une position très difficile lors de ses négociations avec cette dernière.

Il reste beaucoup à faire et nombre de problèmes à surmonter dont le plus complexe est probablement les négociations avec les syndicats, avant que VIA ne puisse commencer à exploiter des services voyageurs par rail. Par contre, nous avons fait beaucoup de chemin et nous prévoyons respecter nos échéanciers. La planification faite jusqu'à maintenant démontre que VIA, avec la coopération de toutes les parties intéressées, sera capable d'atteindre les buts qu'on a établis pour elle—soit principalement de donner de meilleurs services à moindre coût.

Merci, monsieur le président. Nous sommes à votre disposition, MM. Béchamp, Croft et moi-même.

Le président: Merci, monsieur Roberts. Nous aurons d'abord M. Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Je tiens à dire, au nom du comité, que nous espérons que vous allez atteindre votre objectif, c'est-à-dire un meilleur service à meilleur compte.

J'aimerais aborder certains aspects du fonctionnement de VIA, parce que c'est la première fois que nous avons l'occasion de vous parler. Tout d'abord, le siège social sera situé à

[Texte]

be located in Montreal. Your regional offices will be: one in Winnipeg and—where is the other one?

Mr. Roberts: One in Winnipeg, to cover the four western provinces; one in Toronto to cover, basically, the Province of Ontario; one in Montreal to cover, basically, the Province of Quebec; and one in Moncton to cover the four Atlantic provinces.

Mr. Murta: Dealing across the country but specifically with the western office in Winnipeg—I suppose I say that because I am from Manitoba—where is it going to be located and when will it be ready for occupancy?

Mr. Roberts: We are looking at space at the moment. We are not certain whether the regional head-quarters of Via will be located in the CN station at Winnipeg or in the immediate vicinity, but the vice-president of the region will be named on January 1. He should be in place by January 1 and in control of the region by April 1, when we take over the management of all rail passenger services in Canada.

Mr. Murta: In terms of the number of employees VIA will be talking about, in comparison with the number of employees now employed by the two railways, could you give us a comparison, or maybe even a regional breakdown on the employees who will be put out across the country? Do you anticipate any loss of jobs? If so, what do you intend to do in terms of the people who will be phased out, and in what areas will they be? Will it be some of the working people, the day workmen, that type of person, who will be phased out? Just what are the plans in that regard?

Mr. Roberts: To begin with, effective April 1, VIA will become responsible for the management of both CN and CP services. As you know, there are two separate networks of trains now, and two separate organizations, fare structures and everything else. There is a lot of duplication between the CN and the CP networks at the present time. A case in point would be the western transcontinental, with Montreal, Toronto to the West, where both CN and CP operate trains daily out of Toronto and out of Montreal to Northern Ontario, where they consolidate those trains. So, actually, there are two trains leaving Montreal every day and two trains leaving Toronto every day. The Railway Committee of the Canadian Transport Commission have undertaken the job of what they call a rationalization of the whole system. They held hearings across the country and they submitted a preferred plan, I believe it was during the month of June, for public discussion; it was a preferred plan that was put out by the CTC. As a result of the submissions the Railway Committee received from various sources, various comments that they received, from the general public and interested parties, they modified that preferred plan and issued a final plan which will be implemented next year.

• 2030

This rationalization process will determine the number of train miles we will be operating, the number of trains we will be operating. We do not know what the total impact on employees and staff will be until that rationalization process has been completed. It is expected to be completed by about

[Traduction]

Montréal. Un de vos bureaux régionaux sera situé à Winnipeg et où sera l'autre?

M. Roberts: Il y en aura un à Winnipeg, qui administrera les quatre provinces de l'Ouest, un à Toronto, pour la province de l'Ontario; un à Montréal pour la province de Québec; et un à Moncton pour les quatre provinces de l'Atlantique.

M. Murta: Cela couvre donc tout le pays, mais en ce qui concerne plus précisément le bureau de l'Ouest à Winnipeg—il m'intéresse parce que je suis du Manitoba—où sera-t-il situé et quand sera-t-il prêt à être occupé?

M. Roberts: Nous étudions des locaux en ce moment. Nous ne sommes pas certains si le bureau régional de VIA sera situé dans la gare du CN à Winnipeg, ou dans les environs immédiats, mais le vice-président de la région sera nommé le 1^{er} janvier. Il devrait être en fonction le 1^{er} janvier et assumer la responsabilité de la région le 1^{er} avril, lorsque nous serons chargés de la gestion de tous les services voyageurs ferroviaire au Canada.

M. Murta: En ce qui concerne les employés de VIA par rapport aux employés des deux sociétés ferroviaires actuelles, pourriez-vous nous donner une comparaison ou une ventilation par région des employés qui seront mis à pied dans le pays? Prévoyez-vous qu'il y aura perte d'emplois? Dans l'affirmative, qu'entendez-vous faire pour ceux qui perdront leur emploi, et dans quelles régions seront-ils? S'agira-t-il de manœuvres, de ce genre d'employés? Quels sont vos projets à cet égard?

M. Roberts: Tout d'abord, à partir du 1^{er} avril, VIA assumera la gestion des services du CN et du CP. Comme vous le savez, il y a actuellement deux réseaux ferroviaires séparés, deux organisations, deux tarifs, etc. Les réseaux du CN et du CP font beaucoup de double emploi actuellement. On pourrait parler par exemple du Transcontinental de l'Ouest, où le CN et le CP ont chacun des trains qui partent de Toronto et de Montréal, et qui se rendent dans le nord de l'Ontario où ils sont raccordés. En fait, il y a deux trains qui quittent Montréal chaque jour et deux trains qui quittent Toronto. Le comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports a entrepris ce qu'il appelle la rationalisation du système. Il a tenu des audiences dans tout le pays, et présenté un projet préférentiel, je crois que c'était en juin, aux fins de discussion publique; il s'agit du projet préférentiel publié par la CCT. À la suite des mémoires reçus de diverses sources par le Comité des chemins de fer, de divers commentaires émanant du public et des intéressés, le plan préférentiel a été modifié et un plan définitif a été publié qui sera mis en place l'année prochaine.

Ce processus de rationalisation déterminera le nombre de miles que nous couvrirons, le nombre de trains que nous ferons rouler. Nous ne savons pas quelle sera l'incidence totale sur les employés et le personnel tant que ce processus de rationalisation ne sera pas terminé. Son échéance a été fixée au 1^{er} avril

[Text]

April 1, 1979, which will be a year after we take over. So it is very difficult to say.

On April 1 we estimate that VIA will take over from CN and CP about 4,000 people in total. This is management—I had better correct myself. It is 3,500 to 4,000 people in that area. These are people used in on-board services, the people who serve the customers on the train, like the porters, the sleeping car conductors and the dining car crews, these people on the train, plus all of the people used in stations for information, reservations, ticket selling purposes, plus the people in the regions.

At the present time as you probably know there are two CN regions and two CP regions in the West. There are people within those regions, management, supervisory, clerical people, in addition to the people that are actually used on trains and at stations, that form part of these regions. These people required in the passenger business by VIA would be transferred to VIA.

Our problem, of course, is the number of unknowns involved in it. What will VIA be expected to run in terms of train services? The train services that VIA will run will be dictated by the government really. So we have not this base yet, and I do not see how we will arrive at this base until the Canadian Transport Commission have gone through the process of rationalization.

Mr. Murta: I understand that there are many areas you will not be able to really comment on because you will not know about them until you get into the system. But in terms of the number of employees, really what you are saying is that you will pick the existing employees from the two existing railways. They will be in effect converted into VIA, and for the foreseeable future, however long that will be in terms of months, I suppose into 1978, they will be maintained at least for the immediate term. This is really what you are saying. Is it?

Mr. Roberts: We are taking over on April 1 and we know that the first stage of implementation of the Western Transcontinental Plan will be June 1. So as of June 1 there will be the reduction of one train per day from Montreal and one from Toronto into northern Ontario.

The crews being used on that second train that operates out of Montreal and Toronto daily—of course there will be people affected there. And the numbers of people—I have not got it to the last digit but in running trades, for instance, in the first phase of this implementation there could be about 50 people involved. This is running trades people. But as you know, there is an order in council with regulations attached to it that was issued on October 20. This provides for the protection of employees who are going to be affected.

Let us fact it. If we are going to reduce duplication in the system, there are bound to be train miles reduced and you have to say there will be people affected.

Mr. Murta: Right.

[Translation]

1979, c'est-à-dire un an après que nous aurons pris la relève. Il est donc difficile de se prononcer.

Le 1er avril, nous estimons que VIA prendra en charge environ 4,000 employés du CN et du CP. Ou plutôt, je ferais mieux de dire de 3,500 à 4,000 employés. Il s'agit de ceux qui travaillent à bord des trains, ceux qui servent les clients, c'est-à-dire les porteurs, les employés des wagons-lits et les équipes des wagons-restaurants, plus tous les employés des gares qui travaillent aux renseignements, aux réservations, aux ventes de billets, et les responsables régionaux.

A l'heure actuelle, vous le savez probablement sans doute, il y a deux régions du CN et deux régions du CP dans l'Ouest. Dans ces régions il y a du personnel de direction, d'encadrement et de secrétariat s'ajoutant au personnel qui travaille dans les trains et dans les gares. Ceux dont VIA aura besoin pour les services-voyageurs seront transférés.

Bien entendu, notre problème, ce sont les impondérables. Combien de trains veut-on que VIA fasse rouler? En réalité, c'est le gouvernement qui le dictera. Pour le moment, c'est donc un impondérable et il le restera, à mon avis, tant que la Commission canadienne des transports n'aura pas mis le point final au processus de rationalisation.

M. Murta: Je comprends qu'il y ait beaucoup de questions auxquelles vous ne puissiez vraiment répondre car vous ne connaîtrez pas la réponse tant que vous n'aurez pas pris charge du réseau. Mais pour ce qui est du nombre d'employés, ce que vous nous dites c'est que vous prendrez ceux qui travaillent déjà pour les deux compagnies de chemins de fer. Ils seront en fait transférés dans la nouvelle société, et pour ce qui est de l'avenir immédiat, je suppose que cela nous mènera jusqu'en 1978, ils seront pour le moins dans l'immédiat maintenus dans leurs fonctions. C'est bien ce que vous nous dites, n'est-ce pas?

M. Roberts: Nous prenons la relève le 1er avril et nous savons que la première phase de mise en vigueur du plan transcontinental pour l'Ouest commencera le 1er juin. Donc à partir du 1er juin, il n'y aura plus qu'un seul train quotidien à partir de Montréal et un à partir de Toronto vers le nord de l'Ontario.

Il est certain que cela touchera ceux qui travaillaient sur ce deuxième train quotidien à partir de Montréal et de Toronto. Je n'ai pas de chiffres exacts, mais par exemple pour les roulants pendant cette première phase cela pourra toucher 50 cheminots. Il s'agit uniquement des roulants. Or, vous savez bien qu'un décret ministériel contenant des règlements a été publié le 20 octobre. Il prévoit des mesures de protection pour les employés qui seront touchés.

Il est certain que si nous réduisons le double emploi dans le réseau, le nombre de milles parcourus sera réduit et des employés seront touchés.

M. Murta: Oui, en effet.

[Texte]

• 2035

Mr. Roberts: The number of people affected will depend on the total services that we will be running, and that, of course, will affect the supervisory staff and the management staff of VIA as well.

Mr. Murta: Just to get it clear, on the Western transcontinental service you are going to be operating both routes, certainly at the start; the north and the southern route. Is this right?

Mr. Roberts: Yes.

Mr. Murta: The Edmonton and the Calgary routes out of Winnipeg; there is no change as far as that is concerned?

Mr. Roberts: No.

Mr. Murta: There is another area that I would like to get into, and get your general reaction, if I could. You have visited, I believe, most of the provincial governments.

Mr. Roberts: Except for a couple, Mr. Murta.

Mr. Murta: Possibly you could tell us which ones you have not visited. What has been the provincial governments' general reaction to the VIA Rail conference?

Mr. Roberts: It has been tremendous. I have got to say that truthfully. I think the approach we should be taking is to sit down with each province individually, or with a combination of provinces, such as the Prairie provinces. Manitoba, Saskatchewan and Alberta have decided to sit down together, and we will be meeting them again at the beginning of the year.

Everything that we have, we have inherited. It is there, but we have inherited it. Really, what we should be doing is assuming that we have nothing, and then identifying what the needs are for public transportation. What are the needs of the communities involved and how can we best meet those needs, using all forms of public transportation—rail, bus and air—so that we come up with an integrated network that will really be attractive to the Canadian public?

Mr. Murta: And this study is going on at the present time?

Mr. Roberts: Exactly.

Mr. Murta: One more question, and then I would like to be put on another round. I suppose the most important thing to the travelling public is ticket prices. Could you give us some indication of what ticket prices will be when you come onstream on April 1?

Mr. Roberts: I believe the price will depend on the quality of service that we are giving, and on the attractiveness of the service.

Mr. Murta: Has a price structure been worked out?

Mr. Roberts: No, we are working on it now.

Mr. Murta: I see.

Mr. Roberts: At the present time, there is a Canadian Pacific fare structure and a Canadian National fare structure. What we are devising is a VIA fare structure that would be implemented on June 1 of next year.

[Traduction]

M. Roberts: Cela dépendra du nombre total des services que nous assurerons et cela, bien entendu, touchera également le personnel d'encadrement et de direction de VIA.

M. Murta: Pour ce qui est du service Transcontinental dans l'Ouest, au début tout au moins, vous assurerez un service sur les deux lignes, celle qui passe par le Nord et celle qui passe par le Sud, n'est-ce-pas?

M. Roberts: Oui.

M. Murta: Les lignes à destination d'Edmonton et de Calgary à partir de Winnipeg. Il n'est pas question de changer cela?

M. Roberts: Non.

M. Murta: Il y a un autre domaine dans lequel j'aimerais connaître vos réactions, si c'est possible. Vous vous êtes adressé à la plupart des gouvernements provinciaux, sans doute?

M. Roberts: A l'exception d'un ou deux, monsieur Murta.

M. Murta: Vous pourriez peut-être nous dire lesquels? Quelle a été d'une manière générale la réaction des gouvernements provinciaux?

M. Roberts: Elle a été extraordinaire, je dois le dire en toute franchise. A mon avis, nous devrions négocier avec chaque province individuellement, ou un groupe de provinces comme, par exemple, les Prairies. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta ont décidé de négocier ensemble et nous devons les consulter de nouveau au début de l'année.

Tout ce que nous avons, nous en avons hérité. C'est là, mais nous n'y sommes pour rien. Ce que nous devrions faire en réalité c'est faire comme si nous n'avions rien et déterminer quels sont les besoins en transports publics. Quels sont les besoins des localités concernées et comment pouvons-nous au mieux répondre à ces besoins, en utilisant toutes les formes de transports publics—ferroviaires, routiers et aériens—afin de parvenir à un réseau intégré que la population canadienne trouvera véritablement attrayant?

M. Murta: Et c'est cette étude qui est en cours actuellement?

M. Roberts: Exactement.

M. Murta: Encore une question et puis qu'on m'inscrive pour un deuxième tour. Je suppose que l'élément le plus important pour le public voyageur est le prix des billets. Pourriez-vous nous donner une idée de ce que coûteront ces billets à partir du 1^{er} avril?

M. Roberts: Ce prix dépendra de la qualité des services que nous offrirons et de l'attrait de ces services.

M. Murta: Est-ce qu'un tarif a été mis au point?

M. Roberts: Non, nous travaillons.

M. Murta: Je vois.

M. Roberts: A l'heure actuelle, il y a les tarifs du Canadien Pacifique et les tarifs du Canadien National. Ce que nous mettons au point est un tarif pour VIA qui entrera en vigueur le premier juin l'année prochaine.

[Text]

Mr. Murta: I see.

Mr. Roberts: Pricing is only one element of a total package, of course. For instance, as a case in point, air has about 55 per cent of the volume between Montreal and Toronto. An air ticket is approximately \$60 one way between Montreal and Toronto, yet air has 55 per cent of the traffic. The private automobile has about 26 per cent of the traffic, rail has about 16 per cent of the traffic at \$20 a ticket, and bus has the remaining 3 per cent of the traffic, with a fare of about \$14. So the different fares are \$14, \$20 and \$60. Air is three times as expensive as rail, but they have 55 per cent of the traffic. This means that things other than pricing really attract the customers. Air operates 23 flights a day between Montreal and Toronto, it is a twentieth century mode, it is the way to go, and people are attracted to it. We have to take all of these things into consideration when we are doing the pricing, and we are going to try and set our prices to the service that we are giving the Canadian public.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Monsieur Roy.

M. Roy: Merci, monsieur le président.

Je suis heureux ce matin de constater que le président de VIA Rail Canada Inc. est lui aussi un usager des trains et qu'il s'est rendu ici au Comité en train. Alors, à titre de Canadien, de contribuable et de député, je suis heureux de voir que vous aussi, vous êtes un usager des trains. A cause de votre habileté et vos connaissances, vous avez répondu à plusieurs de mes questions. L'objectif est d'ajouter plus de millage par dollar investi dans le transport des passagers. Vous avez parlé d'un pourcentage d'usagers de l'avion par rapport au train et à l'autobus. Avez-vous pu déterminer quelle était la principale raison pour laquelle le voyageur avait négligé ou avait pratiquement abandonné l'usage du train?

• (2040)

M. Roberts: Voici notre façon de regarder ce problème: jusqu'à la période de la Deuxième grande guerre, les services voyageurs des chemins de fer au Canada avaient le monopole. Depuis la Deuxième grande guerre, on a investi dans le mode air et le réseau routier au Canada au point où on l'a mis très attrayant; plus cela devenait attrayant, plus les chemins de fer perdaient leur monopole, jusqu'au point où les services des chemins de fer sont devenus déficitaires. En 1967, après avoir constaté ce qui se passait au Canada dans le transport ferroviaire, nous avons modifié la loi sur les chemins de fer et donné 80 p. 100 de subsides aux services voyageurs. A l'heure actuelle 20 p. 100 est absorbé par les chemins de fer. En 1976, le 20 p. 100 a coûté au Canadian National environ 43 millions de dollars, et au Canadien Pacifique à peu près 9.5 millions de dollars. Ce qui veut dire que c'est une subvention que les autres services du CN et du CP donnent au service voyageur.

Alors, il n'y a aucun intérêt pour le CN et le CP d'investir dans le service voyageur. L'équipement dont on dispose a une moyenne d'usure de 25 ans, donc nos lignes de chemin de fer, d'un bout à l'autre du Canada, ne sont pas toutes au point. Nous n'avons dépensé aucun argent pour des rénovations en

[Translation]

M. Murta: Je vois.

M. Roberts: Bien entendu le prix n'est qu'un élément de cet ensemble. Par exemple, les compagnies aériennes ont 55 p. 100 de la clientèle Montréal-Toronto. Un aller simple Montréal-Toronto coûte environ \$60, et pourtant 55 p. 100 des voyageurs utilisent ce mode de transport. Les automobiles particulières transportent environ 26 p. 100 des voyageurs, le rail environ 16 p. 100 à \$20 le billet, et le bus les 3 p. 100 restant avec un billet à environ \$14. Les tarifs sont donc \$14, \$20 et \$60. Le transport par air coûte donc 3 fois plus cher que le transport par rail, mais néanmoins il enlève 55 p. 100 de la clientèle. Cela veut dire que les clients ne tablent pas uniquement sur le prix. Il y a 23 vols quotidiens Montréal-Toronto, c'est un mode de transport du XX^e siècle, c'est celui qu'il faut utiliser, et il exerce un certain attrait sur les voyageurs. Il faut tenir compte de tous ces éléments en établissant notre prix, et nous allons essayer de faire correspondre ce prix aux services que nous offrons à la population canadienne.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta.

Mr. Roy.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman.

I was glad this morning to find out that the Chairman of VIA Rail Canada Incorporated is also a train user and that he came this morning by train. So as a Canadian, as a taxpayer and as an M.P. I am glad to see that you are also a train user. You have already answered some of my questions with your very knowledgeable replies. The objective is to add more mileage per dollar invested in the transportation of passengers. You gave us a percentage comparing the number of plane, train, and bus travellers. Have you been able to determine the main reason for this great drop in train travel?

Mr. Roberts: This is the way we see the problem: until the Second World War railway passenger services in Canada had a monopoly. Since then, large investments have been made in the air mode and in the highway network in Canada, and the more attractive these two means of travel became, the greater the loss undergone by the railway until the passenger services eventually found themselves in a deficit position. In view of this situation, it was decided in 1967 to amend the Railway Act and subsidize up to 80 per cent of the passenger service. At the present time, 20 per cent of this loss is absorbed by the railways. In 1976, this 20 per cent cost the Canadian National approximately \$43 million and the Canadian Pacific about \$9.5 million. This means the other CN and CP services are financing this passenger service.

In such a situation, neither the CN or the CP see any point in investing in the passenger service. On the average, our equipment is 25 years old, and there are terminals throughout the country which are not in proper condition. No money has

[Texte]

général, dans le cas des gares, par exemple, et toutes autres choses.

Alors, les services voyageurs ferroviaires sont moins attrayants...

M. Roy: La population est bien consciente de cela. Le CN nous a toujours dit qu'il n'était absolument pas intéressé à développer le service des passagers et le CP l'était encore moins.

Maintenant, le CN semble vouloir réagir. Vous mentionnez que les chemins de fer devraient être plus agressifs afin d'aller chercher la clientèle. Par contre si les investissements faits par le CN ne rapportent aucun revenu, c'est d'autant moins intéressant pour des actionnaires, alors je ne suis pas surpris que le CN conserve ou désire conserver son droit de regard. Mais s'ils ne donnent pas les services adéquats aux passagers, parce qu'ils ont dit clairement que les sommes investies ne rapportaient aucun revenu, pourquoi désirent-ils conserver leurs lignes de passagers? Quelles en sont les raisons?

M. Roberts: Non, ils sont obligés de continuer les services voyageurs au Canada. La loi les oblige à continuer de donner des services voyageurs.

• 2045

Avec la nouvelle entente, nous allons avoir des contrats avec les chemins de fer et nous voulons que les chemins de fer fassent fonctionner les trains, qu'ils assurent l'entretien de l'équipement et aussi l'entretien de la voie, naturellement, dont on a besoin pour les services voyageurs.

Les prix que les chemins de fer percevront de VIA vont être basés sur l'Ordonnance 6313 de la Commission canadienne des transports, mais il y aura bien des négociations avant d'arriver à déterminer le prix exact. Si VIA est une filiale à part entière du Canadien National, cela met VIA dans une position presque impossible.

M. Roy: Je vois.

M. Roberts: Alors, VIA devrait être une société de la Couronne, séparée du CN.

M. Roy: Depuis le 1^{er} juillet 1977, ce qui est tout de même assez récent, on voit que les trains de passagers ont été rénovés. Réellement, cela a été très bien fait. Maintenant, est-ce que les passagers ont eu une réaction positive? Est-ce que vous avez remarqué une augmentation du nombre des passagers depuis que vous avez amélioré l'apparence et le confort des trains?

M. Roberts: Oui, oui.

Cette année, en 1977, l'augmentation de voyageurs semble être d'environ 10 p. 100 de plus qu'en 1976. Et il y avait eu une augmentation, naturellement, de 1975 à 1976. Et nous croyons que cela est dû aux efforts qu'a déployés le CN pour rénover les wagons et aussi à toute la publicité qui a été faite sur les services voyageurs et à la création de VIA. D'autre part, les Canadiens commencent à être conscients de la crise de l'énergie et du coût de l'énergie et nous, nous croyons que cela aussi a un impact aussi sur l'augmentation des voyages par train.

[Traduction]

been spent on setting up a reservation system or on the improvement of stations and other such things.

As a result of this, rail passenger services are less attractive.

Mr. Roy: I think people are aware of this. The CN has always told us that it was not the slightest bit interested in developing the passenger service, and this was even more the case for the CP.

It would now appear that the CN is beginning to react. You stated that the railways will have to become more aggressive in their attempts to attract customers. But if the investments made by the CN do not bring in any revenue, then it is understandable the shareholders are not enthusiastic and that the CN wants to keep a certain measure of control. But if the CN is not willing to provide passengers with adequate service, because it receives no return on its investment, why does it want to retain the passenger lines? What are the reasons for this?

Mr. Roberts: No, they are required by the Act to continue to provide passenger services in Canada.

The new agreement will enable us to enter into contract with the railways. They will be responsible for the trains' operation and for the upkeep of the equipment and the track required for passenger services.

The prices which the railways will charge Via will be based on Order 6313 of the Canadian Transport Commission but a great deal of consultation will be necessary before we reach an exact price. If Via is a full fledged subsidiary of the Canadian National, then it will find itself in an impossible situation.

Mr. Roy: I see.

Mr. Roberts: For this reason, Via will have to become a Crown corporation separate from CN.

Mr. Roy: Since July 1, 1977, that is, quite a short time ago, passenger trains have been renovated. This work was very well done. Have passengers reacted positively to this? Has there been an increase in the number of passengers since you are improving the trains' comfort and appearance?

Mr. Roberts: Yes.

In the present year, the number of travellers is about 10 per cent greater than in 1976. There was also an increase in 1976 as compared to 1975. We believe that this is due to the efforts made by the CN in renovating passenger cars as well as to the advertising of passenger services and the creation of Via. In addition, Canadians are beginning to become aware of the energy crisis and the cost of energy and we believe that this has an effect on the decision to travel by train.

[Text]

M. Roy: Vous avez mentionné l'intégration avec les autres moyens de transport, soit l'avion et l'autobus. Est-ce que vous avez l'intention, dans votre politique de commercialisation, d'améliorer les horaires de façon à ce qu'ils soient un peu plus conformes aux horaires de pointe des autobus ou des avions, bien que ce ne soit pas le même service? Maintenant, au point de vue des horaires, est-ce que vous avez l'intention, même au niveau de la réservation des billets ou des chambres d'hôtel, d'avoir un service un peu comme celui qu'Air Canada a actuellement? Si les compagnies d'aviation se sont développées au rythme que l'on connaît, avec des taux trois fois plus élevés, c'est qu'elles ont donné des services.

Est-ce que vous avez, dans votre politique de commercialisation, l'intention d'ajouter ces services ou de les intégrer à Air Canada ou à d'autres compagnies de transport?

M. Roberts: Oui, certainement. Il faut travailler étroitement avec les compagnies d'autobus et les compagnies aériennes. Aussi, en ce qui concerne les réservations, nous discutons actuellement avec Air Canada.

Nous avons une entente avec Air Canada, une entente intérimaire sur la mise au point d'un service de réservations qui fera partie du système de réservations d'Air Canada.

Air Canada a mis au point un système de réservations qui est un des meilleurs au monde et à peu près tous les services aériens au Canada se servent ou vont se servir du système d'Air Canada. Alors, pour mettre au point un système intermodulaire, il faudrait avoir un système de réservations ou un billet qui pourrait être réservé à la même machine.

• 2050

Comme vous le savez, Air Canada a des machines pour faire les réservations aux différents points accessibles au public. Et avec la même machine on pourrait faire une réservation par air, ou par rail. Cela, dans le but de travailler avec les lignes aériennes et naturellement, avec les lignes d'autobus aussi. Si nous avions pour les services aériens au Canada, comme pour le système des réservations d'Air Canada, quelque chose où nous pourrions inclure les services ferroviaires, et les principaux services d'autobus, nous pourrions commencer à développer un système inter-modulaire au Canada.

Le président: Merci monsieur Roy.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberts, it is certainly a pleasure to have you and your officials before this Committee. It is the first opportunity we have had to learn a little bit about VIA Canada. As you know, and as you have indicated, this Crown corporation was created literally by the stroke of a pen in a \$1 vote. It really has not given Parliament an opportunity to debate the concept of VIA Rail, and has not given us an opportunity to find out just what the goals and the objectives of the corporation are. Quite frankly, we on the Opposition side consider this to be an affront to Parliament, but that has nothing to do with you, sir.

I am wondering, Mr. Roberts, are you confident that you can achieve the lofty goal of revitalizing rail passenger business and reducing the financial burden on the government

[Translation]

Mr. Roy: You mentioned integration with other means of transportation, namely the air and bus services. Will your marketing policy attempt to improve schedules, taking into account peak travelling hours when service is offered by buses and airplanes? In the same connection, do you intend to offer a ticket and room reservation service similar to that provided by Air Canada? The rapid development of air travel, can be explained in part, to the provision of such services.

In developing a new marketing policy, do you expect to offer the additional services or tie them in with those provided by Air Canada or other transport companies?

Mr. Roberts: Yes, certainly. We shall have to work in close connection with bus companies and airlines. As far as reservations go, we are now involved in discussions with Air Canada.

We have a temporary agreement with Air Canada aimed at developing a reservation service which will be part of Air Canada's over-all system.

Air Canada has developed a reservation system which is one of the best in the world and almost all air services in Canada are using or will be using this Air Canada system. In order to bring about an intermodal system, it will be necessary to have a reservation service for the different components of the system.

As you know, Air Canada has machines which make reservations at different points accessible to the public. The same machine should be able to make a booking for air or rail travel. This would facilitate our work with the airlines and the bus companies. If the railways and the main bus companies could be included in Air Canada's reservation system, then we would be starting to develop an intermotor system in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roberts, c'est pour nous un plaisir de vous recevoir avec vos fonctionnaires devant le Comité. C'est notre première occasion d'apprendre quelque chose sur VIA Rail Canada. Comme vous le savez, cette société de la Couronne a été créée d'un trait de plume par un crédit d'un dollar. Le Parlement n'a pas eu la possibilité de débattre du concept représenté par VIA Rail et n'a pas pu se familiariser avec les buts et les objectifs de la société. A vrai dire, nous, les députés de l'Opposition, estimons que cette façon de procéder est un affront au Parlement mais vous n'y êtes pour rien, monsieur.

Je me demande, monsieur Roberts, si vous êtes sûr de pouvoir réaliser cet objectif ambitieux qui vise à donner un nouvel élan au service voyageurs des chemins de fer et réduire

[Texte]

resulting from these services? That is a very lofty and laudible goal and I am just wondering how competent you are in achieving that objective.

Mr. Roberts: I have absolute confidence in achieving it.

Mr. Mazankowski: You indicate that you will require the co-operation of all concerned. What do you mean when you suggest "all concerned"?

Mr. Roberts: The railways, the government, the provinces, interest groups. We do not want to build a railway system, a railway passenger system in Canada; I think what we have to do is to make the whole public sector more attractive. Take the modal split of intercity trips that are made in Canada; under 500 miles, 92 per cent of those trips are made by the private automobile. What we are saying is, according to the latest statistics on the average 88.4 per cent of all trips of any distance in Canada are made by the private automobile. The Secretary of Transportation in the United States has said, as far as the U.S. is concerned, and by the way the same situation pertains in the U.S., by 1985 we will just not have the petroleum products available to be able to use the private automobile to the extent that we are now using it, and our own people are beginning to say that we are heading towards a shortage of energy in the nineteen eighties. Nobody disagrees that there is going to be a petroleum shortage: It is just a discussion about when it is going to happen. So, we are going to have to try to attract as many people as possible to public transportation, and to attract people to public transportation, we are going to have to make it as convenient and as attractive as we possibly can make it. We cannot provide air on the one hand, bus services on the other and rail on a third hand, and those three systems work independently . . .

• 2055

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Roberts: . . . without the integration of those systems. Everything that we are going to try to do is towards that end, so that an intermodal public transportation system— But in order to get that, I think, we have to improve the rail link. We do not know what rail can do for us in Canada yet, because we have neglected the rail mode. While other countries have been building it up, we have been neglecting it.

Mr. Mazankowski: The same situation . . .

Mr. Benjamin: We have been saying that for years.

Mr. Mazankowski: . . . has prevailed in the United States, and of course they have, too, launched a program to revitalize their rail passenger service. They have been trying to do this since 1972.

I have before me a study done by the Canadian Transport Commission which assesses the effectiveness of Amtrak, and the conclusions in that report are not all as optimistic as what I think you, Mr. Roberts, would hope to achieve. I certainly do not for one minute question your enthusiasm and your sincerity. I see that you are really into the thick of this. But the fact of the matter is that the losses have been increasing. In 1972 their deficit was \$153 million; it is projected to reach \$302

[Traduction]

en conséquence le fardeau financier que représente ce service pour le gouvernement. C'est un objectif très ambitieux et très louable et je me demande dans quelle mesure vous comptez venir à bout de cette tâche.

M. Roberts: J'ai une confiance absolue.

M. Mazankowski: Vous dites qu'il faudra la collaboration de tous les intéressés. Que voulez-vous dire au juste?

M. Roberts: Les chemins de fer, le gouvernement, les provinces et les groupes qui représentent les différents secteurs. Nous ne voulons pas bouleverser les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada; je crois que nous devons plutôt rendre tout le secteur public plus attrayant. Regardons la part des différents modes de transports pour les voyages d'une ville à l'autre effectués au Canada; pour les voyages de moins de 500 milles, 92 p. 100 de ces déplacements se font en automobile. D'après les statistiques les plus récentes, 88.4 p. 100 de tous les voyages faits au Canada, quelle que soit la distance, s'effectuent en automobile. Comme l'a dit le secrétaire aux Transports aux États-Unis, et la même chose s'applique au Canada, d'ici 1985, nous n'aurons pas les produits pétroliers nécessaires pour permettre l'utilisation continue de la voiture particulière sur cette échelle. On commence à prédire maintenant une pénurie d'énergie dans les années 80. En fait, tout le monde est d'accord sur l'inévitabilité de cette pénurie, sinon sur le moment où elle commencera. Pour cette raison, nous devons encourager le plus grand nombre de personnes possible à se servir des transports en commun et pour ce faire, nous devons offrir un service commode et agréable. Nous ne pouvons pas assurer un service aérien, un service routier et un service ferroviaire qui soient totalement indépendants les uns des autres . . .

Une voix: Bravo!

M. Roberts: . . . et sans qu'ils soient intégrés. Tous nos efforts tendront vers une intégration des transports en commun, mais pour y parvenir, il faut améliorer les liaisons ferroviaires. Au Canada nous ignorons encore les services que le train peut nous rendre car c'est un moyen de transport que nous avons négligé. Et nous l'avons négligé pendant que d'autres pays le renforçaient.

M. Mazankowski: La même situation . . .

M. Benjamin: Voilà des années qu'on dit cela.

M. Mazankowski: . . . existe aux États-Unis; eux aussi, bien entendu, ont établi un programme destiné à ranimer le transport ferroviaire des voyageurs. Ces efforts remontent à 1972.

J'ai devant moi une étude de la Commission canadienne des transports qui analyse les résultats d'Amtrak; les conclusions de ce rapport ne sont pas du tout optimistes si l'on songe aux résultats escomptés, je crois, par M. Roberts. Je ne mets sûrement pas en cause votre enthousiasme et votre sincérité. Je vois que vous êtes plongé dans tout cela. Néanmoins, les pertes se sont aggravées. En 1972, le déficit s'élevait à 153 millions de dollars; on estime qu'il atteindra 302 millions de dollars en

[Text]

million by 1979. Some of the problems of their operations are—and I am just trying to paraphrase them here—that average train speeds continue to be far less than the performance capabilities of even conventional rail equipment, about 44 miles per hour system-wide. On time performance continues to decline due to improper handling. Substantial over-all accounting deficits . . .

I think they have really tried to revitalize and really to achieve the same goals and objectives that VIA Rail is hoping to achieve, but it seems to me that that has not been the case. As a matter of fact I would go one step further. This report—and it is available, it is a public document—concludes its findings by saying, and I quote:

The findings and conclusions of this study do not seem to indicate that Amtrak in its present form is an appropriate model for Canada.

I could go on.

I am not suggesting for one minute that am I buying what is in this report, but it is something that has been given to all members of Parliament, which we have to consider. We are here questioning the expenditure of \$5.8 million and we are calling upon you, sir, to indicate what your reaction to a report of this nature is, particularly in light of the fact that you indicate that you are going to be able to turn this thing around. I just picked up an article from the *Ottawa Journal* which indicates that passenger train losses were more than \$54 million between Quebec City and Montreal, Ottawa and Toronto and southwestern Ontario for 1976. The losses were \$38 million in 1974, \$47 million in 1975. You certainly have an opportunity, Mr. Roberts, to turn those losses around, and I am hopeful that you will be able to do that. The question is, how?

Mr. Roberts: You covered an awful lot of ground. I will try to give you an answer.

Mr. Mazankowski: You realize, Mr. Roberts, that this is the first opportunity . . .

Mr. Roberts: I agree with you. It is a good question; it is an excellent question. The question is a good one and it deserves an answer.

To begin with, I have been a railway man for about 38 years . . .

Mr. Mazankowski: I have been reading your history.

Mr. Roberts: I was in charge of CN's passenger business in 1969, and I do not envy Amtrak. But I can assure you that we do not have the same situation in Canada. Amtrak took over a system that was deplorable. All the northeast railroads were in bankruptcy, and they had been losing money for a number of years. They had been taking it out of the plant.

Mr. Mazankowski: They were not bailed out by the government, as ours was.

Mr. Roberts: That was a real bail-out in the United States, with Con Rail and the rest of it.

[Translation]

1979. Certains des problèmes, et je ne fais que répéter ce que l'on dit ici, sont dus au fait que la vitesse moyenne des trains reste nettement inférieure aux possibilités du matériel ferroviaire, fût-il conventionnel; elle est d'environ 44 milles à l'heure à l'échelle du réseau tout entier. Pour ce qui est de la ponctualité, le service continue à périlcliter à cause d'une manutention inadéquate. De substantiels déficits . . .

Je crois qu'ils ont vraiment voulu ranimer ce service et atteindre les mêmes buts et objectifs que ceux que VIA Rail s'est fixé, mais apparemment, ils ont échoué. En fait, j'irai même plus loin. Ce rapport qui est maintenant du domaine public conclut en disant, et je cite:

Les résultats et les conclusions de cette étude ne semblent pas indiquer qu'Amtrak, sous sa forme actuelle, soit un modèle satisfaisant pour le Canada.

Je pourrais continuer.

Cela ne veut pas dire que je prends au pied de la lettre tout ce qui est contenu dans ce rapport, mais il a été distribué à tous les députés et c'est à nous de le prendre en considération. Cette dépense de 5.8 millions de dollars est maintenant en cause et nous vous demandons, monsieur, de nous faire part de votre réaction face à un rapport de cette nature, étant donné surtout que vous avez déclaré être en mesure de renverser cette situation. Je viens juste de lire un article paru dans *Ottawa Journal* et qui indique que le transport ferroviaire des voyageurs s'est soldé en 1976 par une perte supérieure à 54 millions de dollars entre Québec et Montréal, Ottawa, et Toronto et le sud-ouest de l'Ontario. Cette perte était de 38 millions de dollars en 1974 et de 47 millions de dollars en 1975. Monsieur Roberts, vous avez certainement la possibilité de renverser cette situation et j'espère que vous en serez capable. La question est: comment?

M. Roberts: Vous avez évoqué beaucoup de choses à la fois. Je vais essayer de vous répondre.

M. Mazankowski: Vous comprenez, monsieur Roberts, que c'est là la première occasion . . .

M. Roberts: J'en conviens. C'est une bonne question; c'est une excellente question. Elle mérite une réponse.

Tout d'abord, voilà 38 ans que je suis dans les chemins de fer . . .

M. Mazankowski: J'ai lu votre curriculum vitae.

M. Roberts: En 1969, j'étais responsable du service de voyageurs et je n'envie pas Amtrak. Je vous garantis néanmoins que la situation est différente au Canada. Amtrak a repris à son compte un réseau qui était déplorable. Tous les chemins de fer du nord-est qui perdaient de l'argent depuis des années, étaient en faillite.

M. Mazankowski: Ils n'ont pas été renfloués par l'État, comme les nôtres l'ont été.

M. Roberts: On a assisté à une véritable opération de sauvetage aux États-Unis avec Con Rail entre autres.

[Texte]

• 2100

But the track was in a deplorable condition. The United States roads were operating trains into Central Station in Montreal. The cars were just horrible, that is all there was to it: they had leaky roofs, and windows smashed and and upholstery slashed and never repaired, dirty they were, and some of them were vermin filled. The lines had tracks I would not have operated a kiddy-car on in some cases. The railroads had told the crews that they were not interested in the passenger business. They were encouraging the crews to discourage passengers.

That kind of a system was taken over by Amtrak. It was not only the equipment but staffs that had been reduced and of course not trained, people who were lost in the passenger business. Amtrak took that over.

Mr. Mazankowski: Has not that same attitude prevailed here to a certain extent?

Mr. Roberts: No, it has not.

Mr. Mazankowski: The attitude of passenger service has.

Mr. Roberts: No, I mean in terms of quality of track, for instance. We can talk about quality of track but CN and CP probably have the best quality of track in North America and track better than that of many railways in Europe. In terms of mechanical and electrical condition of equipment, it is up to scratch. There is no doubt about that. We are taking over services that are in much better condition than those which Amtrak did.

As far as our staff is concerned, we have good, trained people. With all of the question marks that have been around, there is bound to be an impact on the morale of people. There has not been a definite policy as to where we were going in the railway-passenger business. We have things like CTC hearings across the country, but what the hearings are all about is: there is a train, there is a service, should it be continued, should it be modified or should it be abandoned. I would suggest to you that if you or I were a member of a crew operating on that train and we did not know whether the thing is going to survive the next six months, our morale would not be too high. But when these things are cleared up, we have good, dedicated people on both CP and CN and I have had evidence of that all the way across the country.

This is Amtrak. What was the other point?

Mr. Mazankowski: I referred to the increased losses that are at present being accumulated and asked whether, in fact, you are going to be able to reverse that trend and in what time parameter?

Mr. Roberts: The way we see it, one of our big jobs in the next couple of years will be to devise a profit and loss statement for the rail-passenger business that can be compared to a profit and loss statement of an airline. That is our objective.

[Traduction]

Mais les voies étaient dans un état déplorable. Des trains américains arrivaient à la gare centrale de Montréal. Les wagons étaient épouvantables, il n'y a pas d'autres qualificatifs; le toit prenait l'eau, les portières étaient cassées et les banquettes éventrées n'étaient jamais réparées; ils étaient sales et certains étaient même remplis de vermine. Les voies étaient parfois dans un tel état que je n'aurais même pas voulu y faire passer un train de wagonnets pour enfants. La direction de ces chemins de fer avait informé les cheminots que le service des voyageurs ne l'intéressait pas. Elle les incitait donc à décourager les voyageurs.

Voilà ce qu'Amtrak a pris en charge. Ce n'était pas seulement une question de matériel; les effectifs avaient été réduits et, bien entendu, ils n'avaient aucune formation; c'était des gens qui s'étaient fourvoyés dans le service des voyageurs. C'est cela qu'Amtrak a repris à son compte.

M. Mazankowski: Cette même attitude n'a-t-elle pas existé ici, jusqu'à un certain point?

M. Roberts: Non.

M. Mazankowski: C'est bien l'attitude du service des voyageurs.

M. Roberts: Non, et je songe à l'état des voies, par exemple. Quoi qu'on en dise, le CN et le CP ont des voies dont l'état est probablement le meilleur en Amérique du Nord; il est même meilleur que celui de bien des chemins de fer européens. Du point de vue mécanique et électrique, le matériel est dans un état tout à fait satisfaisant. Cela ne fait aucun doute. Nous prenons en charge des services qui sont en bien meilleur état que ceux dont Amtrak a pris la succession.

En ce qui concerne nos effectifs, nous avons un personnel très bien formé. Étant donné toutes les incertitudes qui ont plané jusqu'ici, cela se répercutera certainement sur le moral des gens. Nous n'avons pas encore arrêté de politique bien définie quant à l'avenir du service des voyageurs. Il y a les audiences organisées par la CCT à travers le pays, mais elles se ramènent à ceci: il existe un train; il existe un service. Faut-il le maintenir? Faut-il le modifier ou faut-il l'abandonner? Si vous ou moi, nous faisons partie du personnel travaillant sur ce train et ne sachant pas ce qu'il en adviendra dans six mois, je vous assure que notre moral ne serait guère brillant. Une fois ces incertitudes dissipées, nous avons affaire à un personnel compétent et dévoué aussi bien au CP qu'au CN, et j'en ai eu la preuve à travers les pays.

Cela répond à votre question sur Amtrak. Quelle était votre autre question?

M. Mazankowski: Me référant aux pertes qui s'accumulent actuellement, je vous ai demandé si vous pourrez modifier totalement le cours des choses et dans quel laps de temps?

M. Roberts: En ce qui concerne le transport ferroviaire des voyageurs, l'une de nos tâches essentielles au cours des deux prochaines années sera de parvenir à un bilan que nous pourrions comparer à celui d'une compagnie aérienne. Tel est notre objectif.

[Text]

We talk about deficits in the rail-passenger business; we talk about investments in the air system and in the road network. And that has been part of our problem. We are saying that the rail-passenger system loses money. I would suggest that there is no passenger transportation load that does not lose money.

• 2105

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Roberts: If we started looking at our investments in airports, communication systems, meteorological systems, removal of snow, the handling of airports and all the rest of it and started assessing the true cost of the air system, it would be in a deficit position as well. So what we are going to try to do—and that is part of Victor's job, that and many other things—is to come up with a profit and loss statement that we can compare, so that we would really be looking at apples and apples, rather than apples and oranges, as we are right now. That I think has steered us, rightly or wrongly, into making an awful lot of decisions that we might not have made if we were making a true comparison of the real costs of the various modes.

Before we build a major highway we should be looking at the rail mode.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Roberts: We should just look at it; have it as one of our alternatives. That is what we want to do, start to revitalize that rail system and upgrade it to show what it can do for us in terms of attractiveness and the cost of doing that business. You cannot assess it at the present time. There is too much duplication, not only duplication of trains, but duplication of terminals. Montreal with Windsor Station and all of its support facilities and right next door to it Central Station and all of its support facilities: one of them has to be eliminated. The same situation exists in Toronto and in Winnipeg and in Vancouver, where we are running two full-blown terminals for the operation of trains. We do not know what the costs are going to be when we start consolidating operations.

The opportunities are enormous, but we are all going to have to work together. What we want to do is to sit down with each province and determine its needs and how we are best going to meet those needs; but not only using rail—using rail and bus and air, and trying to capitalize on the inherent advantages of each. There is a tremendous opportunity for that. The rail passenger business in Canada has more of a future than it has had a past.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was just going to say that I feel something like the fellow who was presented with a harem. I know what to do but I do not know where to start!

Some hon. Members: Hear, hear.

An hon. Member: Speak for yourself!

Mr. Mazankowski: That is a typical socialist reaction!

[Translation]

On parle de déficit dans le domaine du transport ferroviaire des voyageurs; on parle d'investissements dans les réseaux aériens et routiers. Et cela fait partie de nos problèmes. Le transport des voyageurs par le train est déficitaire. J'estime que le transport en commun est toujours déficitaire.

Des voix: Bravo!

M. Roberts: Si l'on se mettait à examiner les investissements qui se rattachent aux aéroports, en particulier les communications, la météorologie, le déblayement de la neige, la maintenance, et si l'on se mettait à calculer le coût réel des transports aériens, on s'apercevrait qu'il est lui aussi déficitaire. Voilà donc ce que nous allons essayer de faire—et cela fait partie des nombreuses attributions de Victor—nous allons essayer de parvenir à un bilan dont les éléments seront comparables, car à l'heure actuelle, ce sont des pommes et des oranges que nous sommes en train de comparer. A tort ou à raison, cela nous a incités à prendre une foule de décisions dont nous nous passerions peut-être si nous faisons une véritable comparaison de ce que coûtent réellement les différents modes de transport.

Avant de construire une autoroute importante, nous devrions prendre en considération le transport ferroviaire.

Une voix: Bravo!

M. Roberts: Nous devrions en tenir compte et le considérer comme une des solutions possibles. C'est à cela que nous voulons tendre, nous voulons ranimer le réseau ferroviaire et l'améliorer pour montrer les services qu'il peut nous rendre et qui se traduiront en termes d'attrait et de coût. C'est impossible à évaluer pour l'instant. Beaucoup trop de choses font double emploi; non seulement les trains mais aussi les gares. A Montréal, nous avons la gare de Windsor et toutes ses installations, et tout à côté, la gare centrale qui elle aussi dispose de ses propres installations: il faut supprimer une des deux gares. C'est la même situation à Toronto, à Winnipeg et à Vancouver, où il existe deux gares dotées chacune de toutes les installations nécessaires. Nous ignorons à combien les coûts seront ramenés lorsque les activités seront regroupées.

Les possibilités sont formidables mais il nous faudra travailler de concert. Nous voulons discuter avec chacune des provinces pour déterminer leurs besoins et la manière dont nous pourrions les satisfaire; mais en ayant non seulement recours aux chemins de fer, mais encore aux autobus et aux avions, pour tirer parti des avantages propres à chacun de ces modes de transport. Les possibilités en sont vastes. L'avenir du transport ferroviaire des voyageurs est, au Canada, beaucoup plus brillant que son passé.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je me sens exactement dans la même situation que le brave type à qui l'on présente un harem. Je sais quoi faire mais je ne sais pas par où commencer!

Des voix: Bravo!

Une voix: Parlez pour vous!

M. Mazankowski: C'est une réaction typiquement socialiste!

[Texte]

The Chairman: Order, please. We are going to leave that on the record, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, I am in the same boat as my colleagues. This is the first and only opportunity we have had so far to meet with Mr. Roberts. I would like to suggest, Mr. Chairman, that if we cannot have Mr. Roberts and his colleagues before the Committee this round of sessions that we are having over the next week or two, I would like to see us have a special session or an extra one or two sessions because all of us have a list of questions to raise that is as long as your arm and ten minutes each is not going allow us to do it. And I want to interject here that I hope Mr. Roberts will keep his answers as short as my questions are going to be so that I can fit more of them in.

An hon. Member: You have not asked a question yet!

Mr. Benjamin: I have not started the questions yet. I am glad Mr. Roberts made the point he did on the matter of alleged losses. We have been trying to convince our colleagues for the ten years that I have been here that the losses on the other modes of transportation have been far in excess of those on the rail. In 1974 for instance it was something on the order of \$200 million in subsidies and payouts by the public treasury on rail and \$590 million for air and \$1,200 million for roads, highways and super-highways, but it was still rail which was given the kick in the head. Rail did not receive the public investment that it needed.

• 2110

I wants to ask Mr. Roberts a question about one of the things that worries me and I think worries all of our colleagues. Is VIA going to have the kind of muscle, authority or power it will need in its dealings both on a day-to-day basis and on a long-term contractual basis with CN and CP and with the other modes of transportation? Are they going to allow you to have some kind of half decent chance to achieve the goals you have been outlining to us?

When CP or CN have a dozen fast freights with high freight rate commodities moving in one direction on a single track in a given day, it just seems to me that unless VIA Rail has the real authority and muscle to have priority, to have first call if, as and when required, then there is going to be a built-in handicap there in terms of the day-to-day operations.

I believe the agreement that was announced, signed by the Minister—all we got was a press release. We do not know what the details are in the agreement. Are you going to have first call on those operations? Are you going to have the kind of muscle where you can sit down with Air Canada, CP Air, Greyhound and Colonial Coach Lines and say we will have to integrate our ticketing facilities, our passenger terminals, our schedules? Or is this just going to be a desirable goal, and everybody says yes, it is like motherhood, but nothing happens. Who is going to call the shots when it comes to doing this?

Mr. Roberts: I think the government will call the shots. I think there is an interest on everybody's part to work towards that because no one can lose in that kind of situation. In the

[Traduction]

Le président: Silence, s'il vous plaît. Cela sera consigné, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Eh bien, je suis logé à la même enseigne que mes collègues. C'est la première et la seule occasion qui nous ait été donnée jusqu'à maintenant de rencontrer M. Roberts. Monsieur le président, s'il est impossible que M. Roberts et ses adjoints assistent aux séances du comité qui se dérouleront dans la semaine ou la quinzaine qui vient, je suggère que nous organisions, à titre exceptionnel, une ou deux séances supplémentaires; en effet, nous avons tous une liste de questions qui est longue comme d'ici à demain, mais il est impossible de poser ces questions en l'espace des dix minutes dont chacun de nous dispose. Et j'espère que M. Roberts répondra de manière aussi concise que possible, afin que je puisse lui en poser le plus possible.

Une voix: Vous n'avez même pas encore commencé!

M. Benjamin: Je n'ai pas encore commencé. Je suis heureux d'avoir entendu l'argument avancé par M. Roberts à propos des prétendues pertes d'argent. Depuis les dix ans que j'ai passés ici, nous avons essayé de convaincre nos collègues du fait que les pertes subies par les autres modes de transport dépassent de loin celles des chemins de fer. En 1974 par exemple, le Trésor public a octroyé aux chemins de fer près de 200 millions de dollars sous forme de subventions et de versements, contre 590 millions de dollars au secteur aérien et 1,200 millions de dollars au secteur routier; c'est pourtant aux chemins de fer qu'on s'en est pris. Ceux-ci n'ont pas reçu les fonds publics dont ils avaient besoin.

Je veux poser à M. Roberts une question au sujet d'une des choses qui me préoccupent et qui préoccupent, je pense, tous nos collègues. VIA aura-t-elle l'autorité ou les pouvoirs suffisants pour négocier sur une base quotidienne et sur une base contractuelle à long terme avec le CN et le CP et avec les autres modes de transport? Vont-ils vous permettre d'avoir un minimum d'atouts vous permettant de réaliser les objectifs que vous venez de nous indiquer?

Si le CP ou le CN ont une douzaine de trains de marchandises rapides transportant des denrées à des tarifs élevés utilisant ce jour-là la seule et unique voie, il me semble qu'à moins que Via Rail n'ait d'autorité et de véritables pouvoirs lui donnant la priorité, si cela est nécessaire, ce sera un handicap difficile à surmonter dans les opérations quotidiennes.

Nous connaissons l'accord qui a été annoncé, ratifié par le ministre—nous avons tous reçu un communiqué de presse. Nous ne connaissons pas les détails de cet accord. Allez-vous avoir la priorité? Allez-vous avoir le genre de pouvoirs vous permettant de dire à Air Canada, à CP Air, à Greyhound et à Voyageur Colonial qu'il faut une intégration de la vente des billets, des gares de voyageurs et des horaires? Ou est-ce un simple souhait, un vœu pieux ayant l'approbation de tout le monde mais personne ne faisant rien. Qui va se charger de l'orchestration?

M. Roberts: Je pense que c'est le gouvernement. A mon avis, chacun a intérêt à travailler dans ce sens car personne ne peut perdre dans ce genre de situation. Personne ne peut perdre à la

[Text]

building of an intermodal public passenger transportation system for Canada nobody can lose.

That is one of the problems they have had in the United States with Amtrak. There is a public fight going on between Amtrak and the bus companies in the United States. If that happens in Canada, then I think we are dead. I think everybody can benefit by the integration of the modes and really have them as convenient schedules to the public, an attractive system.

As far as the railways are concerned, they have an obligation under the law to operate passenger trains, but the type of contract we want to sign with CP and CN will make it attractive to CP and CN to operate trains on time. What we want to do is to set thresholds for each service. It will have to be for each service because a train being five minutes late between Montreal and Ottawa is one thing. If it is five minutes late on a trip from Halifax to Vancouver, that is a different kind of thing.

What we want to do is to devise the schedules we are going to need to meet our marketing objectives. Then we will agree with the railways that if they meet a certain threshold, they will get all of the costs of providing that service to VIA. If they do better than that, there will be compensation for that, an incentive, a monetary compensation for it. If they do worse than that, there will be penalties attached to it. What we will try to do is to make that attractive so that trains are operated on time.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Minister's announcement about the purchase of LRCs which are capable of speeds up to 125 miles per hour, I suspect even on the Windsor-Quebec City corridor but certainly in other parts of Canada, if we are lucky enough to get an LRC in other parts of Canada—with the insufficient grade separations in numbers, a signal system that is not equipped for those kinds of speeds. We are going to buy 125-mile-an-hour trains that will have to be operated at peak speeds of 90 or 95 because there are not enough grade separations; because there are inadequate transit signal systems; because it does not fit in, especially on single track, with the business of meeting and passing other trains. You are starting off with a champagne train and beer facilities.

• 2115

And what requirement is there going to be on the railways, or are they going to come to you? Are they going to come to VIA and to the Ministry of Transport and say, "Okay, we will put in these grade separations and these better signal systems and CTC systems, but we want you to pay for them." Then they will use them for their freight trains too. What kind of a ball game are you getting pushed into here?

Mr. Roberts: The way I see it, other than in the corridor, where trains have been added, what we have done for the most part across the country is to remove trains. At one time we had long-distance trains and intercity trains and local trains. As we removed the local train, we took the work and put it on the

[Translation]

mise sur pied d'un système de transport public intermodal au Canada.

C'est un des problèmes qu'ils ont eu aux États-Unis avec Amtrak. Aux États-Unis il y a une bataille publique qui se livre entre Amtrak et les compagnies d'autobus. Si cela arrive au Canada, ce sera notre mort. Tout le monde ne peut que bénéficier d'une intégration des modes de transport rendant le système, avec des horaires convenables, attrayants pour le public.

En ce qui concerne les chemins de fer, la loi les oblige à assurer un service aux voyageurs, mais le genre de contrat que nous voulons conclure avec le CP et le CN incitera ces derniers à faire rouler leurs trains à l'heure. Ce que nous voulons faire c'est établir des seuils pour chaque service. Il le faudra pour chaque service car entre un train qui prend cinq minutes de retard entre Montréal et Ottawa et un train qui prend cinq minutes de retard entre Halifax et Vancouver, il y a une grande différence.

Ce que nous voulons c'est mettre au point les horaires dont nous aurons besoin pour atteindre nos objectifs de commercialisation. Ensuite, nous conviendrons avec les chemins de fer que s'ils respectent un certain seuil, toutes leurs dépenses leur seront remboursées. S'ils font mieux, ils recevront une compensation pécuniaire. S'ils n'y arrivent pas, cela entraînera des pénalités. Nous nous efforcerons de leur faire faire tout ce qui est possible pour que ces trains partent et arrivent à l'heure.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre a annoncé l'achat de trains LRC qui peuvent atteindre jusqu'à 125 milles à l'heure. J'ai bien peur que même dans le couloir Windsor-Québec, et certainement dans d'autres régions du Canada, si nous avons la chance de ne jamais voir ces trains dans d'autres régions du Canada, le trop grand nombre de passages à niveau toujours existants et un système de signalisation insuffisant pour ce genre de vitesse ne posent pas de problème. Nous allons acheter des trains pouvant rouler à 125 milles à l'heure qui ne pourront faire au maximum que du 90 ou du 95 parce qu'il y a trop de passages à niveau, parce que les systèmes de signalisation sont insuffisants; parce que cela ne peut pas marcher lorsqu'il faut croiser ou doubler d'autres trains et qu'il n'y a qu'une seule voie. Votre train marche au champagne et on ne peut l'alimenter qu'à la bière.

Va-t-on exiger certaines choses des compagnies de chemins de fer ou vont-elles s'adresser à vous? Vont-elles s'adresser à VIA et au ministre des Transports en leur disant: «Très bien, nous allons supprimer tous ces passages à niveau et nous allons installer de meilleurs systèmes de signalisation, mais c'est vous qui paierez la note.» Et elles s'en serviront alors également pour leurs trains de marchandises. Êtes-vous conscients du guépier dans lequel on vous envoie?

M. Roberts: Personnellement, ailleurs que dans le couloir, où des trains ont été ajoutés, je constate que dans la plupart des cas nous avons jusqu'à présent supprimé des trains. Autrefois, nous avions des trains directs, des trains interurbains et des omnibus locaux. En supprimant les trains omnibus, il nous

[Texte]

long-distance train; we took the intercity trains off and put that work on the long-distance train. As a result, you have a train like the Ocean Limited between Halifax and Montreal, for instance, that makes about 25 stops; you have the Scotian between Halifax and Montreal that makes 47 stops. It tries to do all of the local services and all of the intercity services.

As a case in point, between Moncton and Campbellton, for instance, the local service is through Bathurst. We rely on a train coming from Halifax to do local service between Moncton and Campbellton; we rely on a train coming from Montreal to do that. If it is delayed en route, if anything happens to it, the local service is not provided between those towns. We add cars to that long-distance train at Moncton to provide the service on the line between Moncton and Campbellton. I am saying that we have to separate long-distance from intercity from local. There should be three types of trains. Where we can justify intercity services, we should provide intercity services. Where local services are required, they should be provided. Do not stop a 15-car train to pick up a canoe when you can do it with one car. That is one of the things.

There is a need for high speed, but there are an awful lot of other things that we can do to improve the over-all service. What I am attracted to in the LRC is the hydraulic banking system, whereby we will be able to get 30 to 40 per cent more speed in curves than with conventional equipment. Between Montreal and Toronto, for instance, that could mean an improvement of one hour in the service. On conventional equipment, as you go into curves the speed in the curve is not determined by the safety factor but by the comfort of the passenger, so that when you get a car that banks, you can get more speed in the curve.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I deliberately left out the matter of straightening curves, because you do not need it so much with an LRC. I am talking about a train that is going 125 miles an hour, and the signal system does not trigger early enough ahead of a level crossing, or it does not trigger early enough for a train that you are passing. I am talking about the facility itself. Those banking cars will do fine on many of our curves now; there are very few left to be straightened out. What about improvements in signals, grade separations? Of the money that is being allocated now by the government, no additional funds have gone to the grade crossings, the grade separations, and if you are going to have high-speed trains we have to do away almost totally with level crossings. How can you operate a 125-mile-an-hour train unless something is done about that?

Mr. Roberts: I do not have all the answers, and I do not pretend to have them. However, studies made with regard to grade crossings show that the difference between 95 miles an hour, which is the Turbo speed between Montreal and Toronto, for instance, and 125 miles an hour, is not that great. I suppose, if you want to be facetious, if you get hit . . .

[Traduction]

a fallu mettre les voyageurs sur les trains directs; en supprimant les trains interurbains il nous a fallu faire la même chose. Le résultat c'est que vous avez un train comme le *Ocean Limited* Halifax-Montréal par exemple, qui s'arrête 25 fois; vous avez le *Scotian* Halifax-Montréal qui s'arrête 47 fois. Il essaie d'assurer tous les services locaux et tous les services interurbains.

Il y a aussi, par exemple, entre Moncton et Campbellton le service local qui passe par Bathurst. Nous comptons sur un train venant d'Halifax pour assurer un service local entre Moncton et Campbellton; nous comptons sur un train venant de Montréal pour le faire. S'il prend du retard, si quoi que ce soit arrive, le service local n'est pas assuré entre ces villes. Nous ajoutons des voitures aux trains directs à Moncton pour assurer ce service sur la ligne Moncton-Campbellton. Cela doit disparaître. Il devrait y avoir trois types de trains. Lorsque des services interurbains sont justifiés, nous devrions assurer de tels services. Lorsque des services locaux sont nécessaires, ils devraient être assurés. Il ne faut pas faire arrêter un train de 15 voitures pour ramasser un canot quand on peut le faire avec une seule voiture. C'est une des choses.

Il y a un besoin de trains à grande vitesse, mais il y a énormément d'autres choses que nous pouvons faire pour améliorer l'ensemble du service. Un des éléments qui m'attirent dans le LRC est le système de suspension hydraulique qui permettra une augmentation de la vitesse de 30 à 40 p. 100 dans les courbes par rapport au matériel ordinaire. Cela correspondrait, par exemple, entre Montréal et Toronto à un gain d'une heure sur le parcours. Avec le matériel ordinaire, la vitesse dans les courbes n'est pas déterminée par un facteur de sécurité mais par le confort du passager, et grâce à cette suspension on peut les prendre plus vite.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai délibérément négligé la question des courbes car ce n'est pas un problème aussi important avec les LRC. Ce dont je parle, c'est d'un train qui roule à 125 milles à l'heure et du système de signalisation qui ne s'allume pas suffisamment tôt avant le passage à niveau, ou qui ne s'allume pas suffisamment tôt pour le train que vous doublez. Je parle de l'équipement lui-même. Ces voitures à suspension hydraulique se joueront des courbes maintenant; il en reste d'ailleurs très peu sur le réseau. Mais qu'allez-vous faire pour améliorer la signalisation, l'étagement des voies? Sur les fonds maintenant alloués par le gouvernement, aucuns fonds supplémentaires n'ont été alloués aux passages à niveau, à l'étagement des voies, et si nous devons avoir des trains à grande vitesse, il va nous falloir pratiquement supprimer tous les passages à niveau. Comment pouvez-vous faire rouler un train à 125 milles à l'heure tant que ces problèmes n'auront pas été réglés?

M. Roberts: Je ne connais pas toutes les réponses, et je ne prétends pas les connaître toutes. Cependant, des études concernant les passages à niveau démontrent que la différence entre 95 milles à l'heure, c'est-à-dire la vitesse du Turbo entre Montréal et Toronto, par exemple, et 125 milles à l'heure n'est pas si énorme. Vous savez, pardonnez-moi mon ironie, mais que vous vous fassiez frapper . . .

[Text]

[Translation]

• 2120

Mr. Benjamin: What is the difference . . .

Mr. Roberts: . . . at 95 or at 125 you will never know the difference, I suppose. But you can sensitize the crossing protection, and you can increase the length of the circuits as well, to activate the crossing protection. Of course, when a slow train comes along, then you have to wait longer at the crossing, although there is a mechanism that you can apply that will shorten the time there.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, coming from the Maritimes, I have a great deal of sympathy for anybody who starts to manage this structure. Since 1939, from personal experience, you could hitch-hike from point to point in the Maritimes—and at that time traffic was not very heavy on the highways—faster than either the CN or the CP passenger service could get you from point to point. I will tell you right now that, unless that is sorted out, you are not going to get any passengers, even though those trains go 125 miles an hour and stop in Halifax and Moncton or wherever. They are just not going to go.

You are not going to get any passengers if you set it up so that you have to wait in Bedford—that is not quite the right name but you know where I mean—where the CP-CN passenger routes used to meet—wait six hours in the bowels of the night in a little waiting station the size of a wood-box. That is why there are no passengers. And you are not going to get any passengers when you have, as there was in that time in one particular station in New Brunswick, three passenger trains at one time, and none of them labelled. If a stranger went in there he had to ask questions of people who did not know how to get which train to where he wanted to go.

Actually, I found myself as a stranger in that station and got on the wrong train on the way to my wedding. But I did ask questions and found out that I was on the wrong train. I happened to know some of the conductors and these were strangers so I could see that I was in the wrong pew.

But I just point that out. You are taking over something that you, as a former employee of the CNR, did your blessed best to get rid of. Now you have it back in you lap to try to turn it around. God bless you and good luck.

Now then, I want to ask you one question. What is the national policy respecting the location of stations? Are you going to submit to the removal of stations from the centre of metropolitan areas in Canada, as you have done in Ottawa? There is little difference in the way you leave Ottawa, whether you go plane, train or bus. None of them is in the centre of the city, the bus being the best of all. What is your objective? Are you going to comply with the various city requests to get rid of centrally located stations?

Mr. Roberts: Mr. Chairman, I do not believe we should talk about train stations any more. What we should do is talk about

M. Benjamin: Quelle est la différence . . .

M. Roberts: . . . à 95 ou à 125 milles à l'heure, vous n'aurez pas le temps de vous rendre compte de la différence. On pourrait toutefois automatiser les avertissements aux passages à niveau, peut-être étirer la durée des circuits qui activent les barrières. Bien entendu, il faut attendre plus longtemps lorsque le train qui vient est lent, mais on pourrait utiliser un mécanisme permettant de raccourcir le temps d'arrêt.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur McCain.

M. McCain: Comme je viens des Maritimes, j'éprouve énormément de compassion pour quiconque essaie d'administrer cette structure. Depuis 1939, et je l'ai moi-même vécu, il est beaucoup plus rapide de faire du pouce entre deux villes des Maritimes que de prendre le CN ou le CP et ce, même si à l'époque il n'y avait pas beaucoup de circulation sur les routes. Si on n'améliore pas le service, on ne trouvera pas plus de passagers pour ces trains qui vont à 125 milles à l'heure et s'arrêtent à Halifax, Moncton ou ailleurs. Personne ne sera intéressé.

Vous ne trouverez jamais de passagers si vous les obligez à attendre à Bedford, ce n'est peut-être pas le nom juste mais vous savez d'où je veux parler, de là où les voies du CP et du CN se rencontraient, pendant six heures, au beau milieu de la nuit, d'une salle d'attente grande comme une boîte d'allumettes. C'est pour cela que vous ne trouvez pas de passagers, et vous n'en trouverez pas plus si vous faites arrêter trois trains de voyageurs en même temps dans une petite gare du Nouveau-Brunswick sans qu'aucun ne soit identifié. Si un étranger prend le train, il est obligé de se renseigner auprès de gens qui n'en savent pas plus que lui pour savoir quel train il doit prendre.

En fait, il m'est déjà arrivé de me retrouver dans une gare étrangère et j'ai pris le mauvais train. Je m'en allais à mon propre mariage. Finalement, je me suis renseigné car je connaissais certains des contrôleurs et je n'en reconnaissais aucun.

Vous venez de prendre en main ce dont vous avez tout fait pour vous débarrasser lorsque vous travailliez pour le CN. Vous avez à nouveau le problème sur les bras et vous devez provoquer un revirement de la situation. Que Dieu vous vienne en aide et bonne chance!

Une dernière question maintenant. Quelle est la politique nationale concernant l'emplacement des gares? Allez-vous recommander la suppression des gares de centre-ville comme vous avez fait à Ottawa? Lorsqu'on parle d'Ottawa, qu'on ait choisi l'avion, le train ou l'autobus, il n'y a pas de différence puisque aucune gare ne se trouve au centre-ville, la plus proche est étant celle des autobus. Quel est votre objectif? Allez-vous essayer d'acquiescer aux requêtes de toutes les municipalités qui ont demandé le déménagement des gares situées au centre-ville?

M. Roberts: Je ne crois pas qu'on devrait continuer à parler des gares; il faudrait plutôt parler de centres de transport

[Texte]

transportation centres as close to the centre of town as possible. We would have railway services, intercity bus services, municipal bus services, services to the airport, all in one place in a central location.

I agree with you 100 per cent. In Saskatoon, CN moved its stations to the outskirts of the city. We dropped 70 per cent of the traffic out of Saskatoon. In Ottawa, when the station was moved to its present location, we dropped 40 per cent of the passenger volume. In Quebec City, where the same thing was done, it is going to level out to somewhere between 15 and 30 per cent drop in passengers handled. The system has to be convenient and attractive to the passengers, otherwise they are not going to use it.

Mr. McCain: That is why I hitch-hiked.

The Chairman: And just about missed your wedding.

Mr. Roberts: But our policy will be to strive to keep the transportation centre downtown.

• 2125

Some hon. Members: Hear, hear. Right on.

Mr. McCain: All right. You sound as if you are thinking in terms of perhaps returning some bud car to branch-line services as a feeder structure for a passenger service. Is that what you mean in some of the things that you said?

Mr. Roberts: Yes. I think there is a tremendous need for a self-propelled car in Canada. There are many even intercity services where one car or two cars would do the job. At the present time, we are running 30 per cent to 35 per cent occupancy. Our load factors are 30 per cent to 35 per cent, while in air they are something of the order of 60 per cent to 70 per cent. We have our five-year plan. It will be to achieve the 60 per cent in the five-year planning period. To do that, what we have to do is to go to a self-propelled car. We can use those in multiples. What we have are 96 of these cars in CN and CP ownership at the moment. Both cars will be coming to VIA, and what we want to do is to upgrade the cars.

Mr. McCain: Are you buying them?

Mr. Roberts: We are going to acquire them from CN and CP. I would suggest that the price be . . .

An hon. Member: One dollar each.

Mr. Roberts: . . . \$1 for the whole lot.

What we want to do is to improve the electrics and the mechanics on it: improve the riding qualities. There have been specifications developed for the interior of the new trains, and what we want to do is to apply those specifications to the interior of the bud car. Tests have shown that with a self-propelled rail diesel car that is powered for 100 miles an hour with a falt nose, as the RDCs are now, if you put an aerodynamic nose cone, an aero-dynamic shape on the nose, with the same power you can get 125 miles an hour from the same machine. So what we want to do is to make them more attractive and make them more energy proficient as well by putting a removable nose cone on the front of the rail diesel car. So what we would do is upgrade them electrically and mechanically. The National Research Council have a system

[Traduction]

situés le plus près possible du centre-ville. Nous pourrions centraliser les services de chemins de fer, d'autobus interurbains, d'autobus municipaux et de transports pour l'aéroport.

Je suis entièrement d'accord avec vous. A Saskatoon, le CN a déménagé sa gare en banlieue et on a alors perdu 70 p. 100 des passagers. A Ottawa, lorsqu'on a déménagé la gare à son emplacement actuel, on a perdu 40 p. 100 des passagers. A Québec, où on a aussi fait la même chose, on a perdu entre 15 et 30 p. 100 des passagers. Le mode de transport doit être pratique et intéressant si on veut attirer des passagers.

M. McCain: C'est pourquoi j'ai fait du pouce.

Le président: Et que vous avez failli rater votre mariage.

M. Roberts: Nous allons nous efforcer de garder au centre-ville le centre des transports.

Des voix: Bravo. C'est beau.

M. McCain: Très bien. On a l'impression que vous songez à vous servir de certains wagons pour amener les passagers des voies secondaires aux voies principales. C'est ce que vous vouliez dire?

M. Roberts: Oui. On a grand besoin de wagons auto-propulsés au Canada. Pour bien des trajets interurbains, un ou deux wagons suffiraient. Pour l'instant, la plupart de nos trains roulent remplis à 30 ou 35 p. 100. Notre coefficient de charges est de 30 à 35 p. 100, tandis que celui des sociétés aériennes est de 60 à 70 p. 100. Nous avons élaboré un plan quinquennal qui nous permettra à la fin de cette période d'atteindre la proportion de 60 p. 100. Mais nous n'y parviendrons qu'à l'aide de wagons auto-propulsés. Nous pourrions les utiliser en multiples. Pour l'instant, le CN et le CP en possèdent 96. VIA héritera de toutes ces voitures et ensuite les rénovera.

M. McCain: Allez-vous les acheter?

M. Roberts: Nous allons les acheter au CN et au CP. Je crois que nous les paierons . . .

Une voix: Un dollar chacun.

M. Roberts: . . . \$1 tout le lot.

Nous voulons améliorer le système électrique et la mécanique de ces voitures pour qu'elles soient plus confortables. On a déjà prévu comment sera l'intérieur des nouveaux trains et nous allons finir de la même façon l'intérieur des autorails. D'après les tests que l'on a faits, un autorail à devant plat qui peut rouler à 100 milles à l'heure peut, avec la même puissance, rouler jusqu'à 125 milles à l'heure si on lui ajoute un devant aérodynamique. Nous voudrions donc rendre les autorails plus jolis et plus rapides en ajoutant un cône amovible. Nous allons donc améliorer leur système électrique et mécanique. Le Conseil national de recherches a trouvé la façon d'améliorer le confort de la boîte des autorails et nous allons en profiter pour le faire. Nous allons donc modifier les autorails pour qu'ils soient plus confortables, plus fiables et plus jolis.

[Text]

where we can improve the riding qualities of the truck of an RDC and we want to go through that. We want to modify the trucks to do that so it would be better riding car, a more reliable car and a more attractive car. We think that we can take the 96 RDCs and make them look and feel like a brand-new piece of equipment.

Mr. McCain: Maybe the quality of the equipment was little harsh but I thought you gave a very excellent description of the structure which you had taken over when you described Amtrak. I would disagree with you totally that there had been no policy until now, that your former employer in co-operation with your main competitor had a very distinct policy, and that was, yes, get out of the passenger service; make it as inconvenient as possible. I submit that the hitchhiking I did was a result of a great deal of that. There was no way that you could get from point to point in the Maritimes. And I hope that the single service will make connections. I think there is rail passenger traffic. I am optimistic enough to believe that, but not if you have to sit around and wait in some dump for three to four hours with no lunch counter and not even a cup of coffee. That was what it was reduced to recently, and some of the other waits that I described. The wood box was probably almost as warm unless you could find the coal skuttle and fire the stove yourself. You had a policy. Your company, your former employer had a policy. At least in the Maritimes we thought you had a policy, and we thought we knew what it was.

What are you going to do in an area which does not lend itself to a single train? I suppose New Brunswick is not very big, but it surely does not lend itself to a single passenger service. I do not ask you for the absolute specifics of what you plan, but could you give a general outline of what you aspire to achieve in such a situation?

• 2130

Mr. Roberts: I have been speaking to the Province of New Brunswick as a case in point. What we want to do is say that we are not going to gain anything by arguing for one, two or three Maritime trains, one transcontinental or two western transcontinental trains. I think what we should be doing is saying that we want a transcontinental train, but make it a true transcontinental train—tie Halifax with Vancouver. Let us provide a transcontinental service we will all be proud of. Let it be a long-distance train with all of the amenities required on a long-distance train. You cannot stay on a train for four days without a shower.

The Chairman: You can, but nobody else will sit with you.

Mr. Roberts: Let us provide a good transcontinental train. Then we sit down with the Province of New Brunswick. We say all right, what are the needs of the Province of New Brunswick? What are the needs of the citizens of the Province of New Brunswick, and how can we best meet those needs by using bus, rail and air?

I think we can do a much better job than we are now doing. We are running night trains right now where we should not be running night trains; we should be running daylight trains. We

[Translation]

Nous croyons pouvoir transformer les 96 autorails en du matériel qui aura l'air flambant neuf.

M. McCain: La qualité du matériel laissait peut-être à désirer mais comme vous avez décrit Amtrak, j'ai cru que vous brossiez là un portrait fidèle de ce que vous avez pris en main. Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que l'on n'a pas suivi de politique jusqu'à présent et que votre ancien employeur avait établi de concert avec son principal concurrent un objectif très précis: faire disparaître le service voyageur en le rendant le moins pratique possible. J'ai dû faire du pouce en grande partie à cause de cela. Il n'y avait pas d'autre moyen pour se rendre d'une ville à l'autre dans les Maritimes. J'espère qu'il y aura des correspondances pour rejoindre la voie principale. Je suis suffisamment optimiste pour croire qu'il existe une réserve de passagers mais il ne faut pas s'attendre à ce que les gens soient prêts à supporter une attente de trois ou quatre heures sans un restaurant ni même un snack-bar. Voilà à quoi vous obliez vos passagers jusqu'à tout récemment. Les wagons de bois pouvaient être suffisamment chauds à condition que l'on trouve le charbon et que l'on nourrisse le feu soi-même. Votre ancien employeur avait une politique et, dans les Maritimes du moins, on savait en quoi elle consistait.

Qu'allez-vous faire pour cette région qui ne se prête pas tellement à un service unique? Le Nouveau-Brunswick n'est peut-être pas très étendu, mais un seul service voyageur ne suffit pas. Je ne veux pas savoir tous les détails de votre plan mais j'aimerais que vous nous en donniez un aperçu.

M. Roberts: Je vous ai cité en exemple la province du Nouveau-Brunswick. Nous ne gagnerons rien en nous disputant pour 1, 2 ou 3 trains dans les Maritimes, 1 ou 2 transcontinentaux. Nous devrions plutôt décider si nous voulons un véritable transcontinental qui relierait Halifax et Vancouver. Nous devrions offrir un service transcontinental dont nous pourrions tous être fiers. Ce train devrait offrir tous les services normaux pour un train long-courrier. On ne peut pas passer quelques jours dans un train sans prendre sa douche.

Le président: Vous pouvez toujours, mais personne ne voudra s'asseoir à côté de vous.

M. Roberts: Nous devrions offrir les services d'un bon transcontinental. Ensuite, nous pourrions déterminer les besoins de la province du Nouveau-Brunswick et de ses citoyens et décider comment répondre à ces besoins par autobus, par chemin de fer et par avion.

Nous pouvons certainement faire mieux que maintenant. En ce moment, nous avons des trains de nuit là où il ne devrait pas y en avoir et nous voulons que les trains long-courriers fassent

[Texte]

are relying on a long-distance train to do local work. It is the time at the main terminals that determines when the train will run, and it must be a continuous run, so we end up with long-distance trains giving local service at two and three or four o'clock in the morning. Basically, it does not make sense.

What we should be doing is re-looking at the whole process, if I can put it that way—having another look at it—saying all right, what there is what we have inherited. What do we really need? Do we need a Scotian that operates from Halifax to Montreal, making 47 stops on the way? Do we need that or do we eliminate some of those stops?

Mr. McCain: What is your dream? How are you going to co-ordinate them?

The Chairman: Last question, Mr. McCain.

Mr. McCain: I am not going to hold it against you at any point in the future, but as Mr. Campbell is about to point out to me, I can see I am going to run out of time before you run out of answers. So in a nutshell, at the moment what is your concept of what might work in New Brunswick to encourage people to use rail?

Mr. Roberts: We have got to make the services more attractive than they now are. I think that where local services are required, for instance between Moncton and Campbellton, we should provide it. There is probably a need for intercity services—Halifax-Moncton-Saint John. I would say Fredericton, if we had a rail line to Fredericton.

Mr. McCain: You have a rail line to Fredericton.

Mr. Roberts: But it comes up from Saint John. What can we do with that? We have to sit down and determine that. What are the needs? What are the attractions? Where do people want to travel and how do we provide a service so it will be attractive to them and will encourage them to leave their private automobiles at home? That is really what we are going to be dealing with the Province of New Brunswick on that basis.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I will take the first opportunity to congratulate you, Mr. Roberts, on your new position, and as well congratulate you on your performance here tonight.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Harquail: I think it was the president, Dr. Bandeen, or some other CN official who said that if there is anyone who can straighten out the rail passenger problems and rail passenger services in Canada you are going to be the man to do it. I hope that is going to be true. I am happy that my fellow New Brunswicker has touched on some of the points because I want to ask you some questions about the run between Montreal and Halifax. We have discussed this previously with other witnesses and appeared before the CTC and discussed it. We do not know exactly yet what CTC is going to say or is going to recommend.

[Traduction]

office de trains locaux. C'est l'heure aux gares principales qui détermine l'horaire d'un train et comme le trajet doit être continu, on se retrouve avec des trains long-courriers qui obligent certains passagers à parcourir de courtes distances à 2, 3 ou 4 heures du matin. C'est ridicule.

Nous devrions donc tout remettre en question à partir du système qu'on nous a légué. De quoi avons-nous vraiment besoin? Avons-nous vraiment besoin d'un train comme le Scotian qui relie Halifax à Montréal en s'arrêtant 47 fois? Ne pourrions-nous pas faire sauter certains arrêts?

M. McCain: Que souhaitez-vous? Comment allez-vous coordonner les trains?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McCain.

M. McCain: Je ne vous en veux pas mais, comme M. Campbell vient de me le faire remarquer, mon temps est presque écoulé et vous aurez toujours le dernier mot. Très rapidement, dites-moi comment on pourrait encourager la population du Nouveau-Brunswick à voyager en train?

M. Roberts: Il faudrait que le service voyageur soit beaucoup plus pratique. Là où il faut un service local, par exemple entre Moncton et Campbellton, il faudrait en offrir un. Peut-être faudrait-il un service interurbain Halifax-Moncton-Saint-Jean; et je dirais même Fredericton si nous avions une voie ferrée qui se rende à Fredericton.

M. McCain: Mais il y en a une.

M. Roberts: Oui, mais à partir de Saint-Jean seulement. Que peut-on faire? Nous devons commencer par déterminer les besoins et les intérêts des voyageurs. Où les gens veulent-ils se rendre et quel genre de services pourraient les pousser à laisser leurs automobiles à la maison pour voyager en train? Voilà comment nous allons aborder le problème du Nouveau-Brunswick.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je vais d'abord profiter de cette première occasion de vous féliciter de votre nomination, monsieur Roberts, ainsi que de votre performance ici ce soir.

Des voix: Bravo!

M. Harquail: Je crois que c'est le président, M. Bandeen, ou un autre administrateur du CN qui a dit que vous étiez le seul pouvant remettre de l'ordre dans les services voyageurs au Canada. J'espère que c'est vrai. Je suis heureux que mon concitoyen du Nouveau-Brunswick ait déjà abordé la question car moi aussi j'aimerais vous demander certains renseignements sur le trajet Montréal-Halifax. Nous en avons déjà discuté avec d'autres témoins qui ont comparu devant la CCT. Nous ne connaissons pas encore la décision ni les recommandations de la Commission des transports à ce sujet.

[Text]

• 2135

When you talked about Amtrak I must agree with Fred that it seemed as though in the last few years CN officials were hell bent to match that type of service in the Maritimes that you described in Amtrak.

The cars were falling apart and they were dirty and the service was poor and since freight takes up 90 per cent of the business and passenger sales a mere 10 per cent and a losing proposition, it would just appear as though the instructions were. "Well, maybe we can discourage all Canadians from using rail passenger service if we can just let the whole thing go into the ground."

I wonder if you could tell us what some of the plans are in regard to improving the road bed? And in the announcement that was made recently by the Minister with respect to the millions of dollars approved to purchase new equipment, how much of that equipment is going to be used on that run between Montreal and Halifax?

You have talked about new ideas as to how you are going to do it: what is your position going to be? Outside of that concept, you have talked about having central service depots: bus, rail and air; what type of competition is there going to be between VIA and EPA, for example, in the Maritimes and how is that going to be worked out so that everybody is not going to kill one another but work is some mutual way of promoting both businesses?

I would just like to hear what you know at this particular time as to what we are going to see in the future in that service between Montreal and Halifax. Can you tell us that?

Mr. Roberts: Yes, Mr. Harquail. Thank you very much for your remarks. I can tell you that I probably had the best job on the railway as Vice-President of the St. Lawrence Region and I gave it up for this job because I believe in the future of the rail passenger business in Canada. I can tell you that we are putting a team together that is going to be dedicated to the rail passenger system and really building a network of public transportation systems in Canada that we will all be proud of. I am sure of that and that is why I took the job really.

In defence of CN I believe the existing network of trains is just not appropriate for the services in the Maritimes and regardless of what CN does with that network of trains there is no way that you can serve the public properly in the Maritimes. This was the network of trains that CN has been obliged to run. I know many dedicated people within CN that have been in the passenger business. It has been a tough business, to the point where people did not really know where they were going in the passenger business.

There is a sort of status quo on all the system. You do not know what final plans the CTC is going to come out with and what is going to be recommended there. So it has been a very difficult situation but many people have said that the rail passenger business is finished in Canada anyway; "What the heck are you doing in the passenger business?" You know, and that type of thing. It is not a very wholesome situation

[Translation]

Comme Fred, je dirais que depuis quelques années, les autorités du CN ont déployé tous les efforts possibles pour offrir le même genre de services que celui fourni par Amtrak dans les Maritimes.

Les wagons tombaient en ruine, ils étaient très sales et le service était de piètre qualité; de plus, comme le fret compte pour 90 p. 100 des affaires, et le service voyageurs pour à peine 10 p. 100, on avait l'impression que la Société voulait décourager tous les Canadiens d'utiliser le service voyageurs, en laissant tout périliter.

A-t-on des projets de réfection de la plate-forme? Récemment, le ministre a annoncé qu'il autorisait l'achat de plusieurs millions de dollars de matériel neuf; quelle proportion de cet équipement sera utilisée pour le trajet Montréal-Halifax?

On a mentionné plusieurs nouveaux projets, lequel préférez-vous? Par ailleurs, vous avez parlé de la création de gares centralisées pour les autobus, les chemins de fer et les avions; est-ce que le service VIA et les lignes EPA seront concurrentiels dans les Maritimes et comment va-t-on faire pour que ces deux sociétés, au lieu de se détruire, puissent chacune participer à l'essor de l'autre?

A votre avis, quels seront les services futurs entre Montréal et Halifax, à moins que cela soit toujours imprévisible?

M. Roberts: Je vous remercie beaucoup de vos observations, monsieur Harquail. En tant que vice-président pour la région du Saint-Laurent, j'avais probablement le meilleur emploi dans les services de chemins de fer; pourtant, je l'ai abandonné parce que je crois à l'avenir du service voyageurs au Canada. Nous sommes en train de former une équipe qui s'occupera exclusivement du service voyageurs et qui essayera de dessiner un réseau de transport de masse dont tous les Canadiens seront très fiers. J'ai accepté ce poste car je suis convaincu qu'on y parviendra.

Je me dois de défendre le CN en vous disant que les réseaux actuels de chemins de fer ne se prêtent pas du tout au transport dans les Maritimes et, quelles que soient les améliorations apportées par le CN, la population de ces provinces ne sera jamais bien desservie. On a imposé ce réseau au Canadien National. Je connais plusieurs des responsables du service voyageurs au CN et je connais leur idéal. Les affaires sont tellement dures qu'à un moment, on ne savait même plus où s'en allait le service voyageurs.

On en est maintenant au statu quo. On ne sait pas quels projets définitifs la CCT va présenter, ni ce qu'elle a l'intention de recommander. La situation a été si pénible que bien des gens ont dit que le service voyageurs n'avait plus sa raison d'être au Canada. Certains se sont même demandés pourquoi on s'en préoccupait encore. La situation n'est pas très reluisante même si le personnel en général du service voyageurs du CN y a travaillé bien fort.

[Texte]

although many people in the passenger department have been working very hard within CN.

So I say this in defence of CN and the people that have been really striving in the passenger business because CN over the last five years has done one hell of a lot for the rail passenger business in Canada as well in upgrading of equipment and some of the new ideas. You know, the whole VIA idea was formed within CN. The idea of the new colours that generate services that are more attractive, giving a new marketing impetus to the system and all the rest of it, really originated within CN. In terms of the Maritimes services, as far as the road beds are concerned of the main lines to the Maritimes, you have to remember that in North America we run cars that are 273,000 pounds, full weight; that is, the weight of the car plus the contents. We run cars with 100 tons content, and we run freight trains with 6,000, 7,000, 8,000, 9,000, 10,000 tons. Now that is quite a mass moving along.

• 2140

The main lines in Canada, both CN and CP, are in excellent shape. They have to be, to be able to run the tonnages that are being run by both railroads. But what we have to do is run freight trains and passenger trains on the same tracks. I would suggest that it is practically an impossibility to maintain that track so that there is no deviation whatsoever in the alignment of the lines; so, when a passenger train comes along, you get a rougher ride than you would get with a line that is properly maintained but without any heavy freight trains on it.

That is one of the problems that we are going to have to live with in Canada. In Europe, they can get away with this because they have not gone to those weights. We had to go to those weights in the freight business because of our tremendous demand for the movement of bulk commodities. So, things like that we are going to have to live with. We are going to have to do what we can.

One of the advantages of the LRC is that this hydraulic platform tends to compensate for those little deviations in the track—and not deviations that are a safety hazard or anything but deviations as a result of the freight trains that affect the smoothness of the passenger train over the tracks. But this new equipment will tend to remove that.

What we have to do in the Maritimes is split the inter-city from the local. We have a train that does 47 stops between Halifax and Montreal, and we have to reduce that.

Mr. Harquail: How soon are we going to see some of that new equipment on that run?

Mr. Roberts: That run will not have new equipment.

Mr. Harquail: Oh?

Mr. Roberts: That run; I mean That run. All right?

What we are looking at is inter-city services. What we want to try and do with this equipment is to have the equipment designed so that we can operate it about 16 hours a day—hopefully, 18 hours a day. We want to look at places like Halifax, Moncton, Saint-John, Fredericton . . .

Mr. Harquail: Do not forget to mention Campbellton.

[Traduction]

En faveur du CN et de ses employés du service voyageurs, je dois dire que depuis cinq ans, le CN a grandement contribué au service voyageurs au Canada en améliorant son matériel et en trouvant de nouvelles idées. Vous savez, c'est au CN qu'on a conçu l'idée de VIA. On a voulu se donner une nouvelle image en fournissant des services plus intéressants, en entreprenant une nouvelle campagne de commercialisation, etc. Quant aux services dans les provinces Maritimes, pour ce qui est de la superstructure de la voie des lignes principales, il faut se rappeler qu'en Amérique du Nord nous avons des wagons qui, chargés, peuvent peser jusqu'à 273,000 livres. Certains wagons roulent avec 100 tonnes de marchandises et nous avons des trains de marchandises qui transportent 6,000, 7,000, 8,000, 9,000 ou 10,000 tonnes. C'est une masse énorme que nous transportons.

Les lignes principales au Canada des deux sociétés de chemins de fer sont en excellente condition. Il faut bien qu'elles le soient; autrement, elles ne pourraient pas supporter les poids que nous transportons. Mais nous sommes obligés de faire rouler les trains de marchandises et les trains de voyageurs sur les mêmes voies. Dans ces conditions, il me semble presque impossible de maintenir un alignement parfait des voies, ce qui explique que les trains de voyageurs sont secoués davantage qu'ils ne le seraient s'ils avaient une voie réservée à eux seuls, sans de lourds trains de marchandises.

C'est un problème auquel nous devons nous adapter au Canada. En Europe, où les poids ne sont pas aussi énormes, cette difficulté n'existe pas. Nous sommes obligés de transporter ces poids énormes, étant donné la demande extraordinaire pour le déplacement des marchandises en vrac. C'est une chose que nous devons accepter, tout en faisant ce que nous pouvons.

Les wagons LRC possèdent l'avantage d'une plateforme hydraulique qui compense ces petites déviations de la voie. Ces déviations ne présentent pas de danger au point de vue sécurité mais peuvent provoquer des trépidations dans les trains de voyageurs. Notre nouvel équipement aura pour effet d'éliminer cette incommodité.

Dans les provinces Maritimes, nous devons offrir un service interurbain et un service omnibus. Nous avons un train qui fait 47 arrêts entre Halifax et Montréal, ce qui est bien trop.

M. Harquail: Dans combien de temps ce nouvel équipement sera-t-il utilisé pour ce trajet?

M. Roberts: Nous ne nous en servons pas pour ce trajet.

M. Harquail: Comment?

M. Roberts: Je parle du parcours Halifax-Montréal.

Pour le moment, nous étudions les services interurbains. Nous voulons nous servir de cet équipement pendant 16 ou même 18 heures par jour. Nous envisageons des parcours comme Halifax, Moncton, Saint-Jean, Fredericton . . .

M. Harquail: N'oubliez pas de mentionner Campbellton.

[Text]

Mr. Roberts: . . . Some of the major centres, and wherever there is a need for that type of service. And the reason we pushed for the purchase of 10 trains was so that we could use this new equipment across the country; so that we could experiment with it.

Mr. Harquail: But are we going to see an improvement in the equipment on that run from Montreal down through Campbellton, Moncton and Halifax?

Mr. Roberts: Yes, there will be refurbished equipment; more and more of it. Probably stainless steel.

Mr. Harquail: So you can promise an improvement . . .

Mr. Roberts: Exactly.

Mr. Harquail: . . . in equipment and an improvement in the service? And that is a guarantee?

Mr. Roberts: Exactly.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: Thank you Mr. Harquail.

Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Merci monsieur le président.

J'aimerais posséder l'expérience de mes collègues en ce qui concerne le transport des passagers par chemin de fer, mais je n'ai jamais vu une telle chose dans ma région. En conséquence, je me contenterai de poser des questions plus théoriques.

Vous avez vanté, à juste titre et très éloquemment, les avantages d'un système intermodulaire de transport. Cependant, quelle est votre position face aux compagnies d'autobus? Pas les compagnies urbaines d'autobus, mais les compagnies d'autobus comme Voyageur? On voit, de temps à autre, dans les journaux, que ces compagnies se plaignent d'une concurrence, je ne dirais pas malhonnête, mais difficile à supporter à cause des subventions que vous recevez du gouvernement. Est-ce que vous avez eu des contacts à un moment ou à un autre, avec ces compagnies d'autobus-là? Comment entrevoyez-vous l'avenir de cette compétition entre les tarifs de ce mode de transport et les tarifs des transports des voyageurs par train?

• 2145

M. Roberts: Je crois que le service ferroviaire est plus attrayant que le service d'autobus. Les tarifs de base pour le service ferroviaire devraient donc être plus élevés que ceux d'un service d'autobus. Je sais que les compagnies d'autobus, Voyageur Colonial entre autres, se plaignent que VIA Rail recevra des subsides et va pouvoir ainsi réduire ses tarifs. Cela va affecter le système d'autobus.

Si on offre aux voyageurs à travers le Canada des services ferroviaires plus attrayants cela va probablement avoir pour effet d'augmenter les tarifs actuels. On ne veut pas commencer une guerre avec les compagnies d'autobus parce que l'on serait tous perdants. J'ai dit à un de mes amis qui se trouve dans les services d'une compagnie d'autobus que s'il fallait construire des routes pour faire marcher les autobus, je pense que l'on ne pourrait pas en faire marcher beaucoup.

[Translation]

M. Roberts: . . . certains centres majeurs où le besoin de ce genre de service se fait sentir. Nous avons fortement recommandé l'achat de ces 10 trains afin d'utiliser ce nouvel équipement partout au Canada et faire quelques expériences.

M. Harquail: Y aura-t-il une amélioration de l'équipement qui fait le trajet Montréal-Campbellton-Moncton-Halifax?

M. Roberts: Oui, il y aura de plus en plus d'équipement rénové; probablement en acier inoxydable.

M. Harquail: Vous promettez qu'il y aura une amélioration . . .

M. Roberts: Exactement.

M. Harquail: . . . de l'équipement et également du service. Vous le garantissez?

M. Roberts: Absolument.

M. Harquail: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to have some of my colleagues' experience in this field of railway passenger service but such a thing does not exist in my region. Thus, I will limit my questions to more theoretical matters.

You spoke very highly and very eloquently about the advantages of an intermodal system of transportation. I would like to know what your position is regarding bus companies like Voyageur. Every now and then, one reads about complaints made by these bus companies on the difficulty of competing with the railways because of the subsidies which you receive from the government. Have you ever been in touch with any of these bus companies? What future developments do you see in the competitiveness of train and bus rates?

Mr. Roberts: I think that rail service is more attractive than bus service. The basic rates for rail travel should thus be higher than those for bus travel. I know that some bus companies, Voyageur and Colonial among others, have complained that VIA Rail will be receiving subsidies and will therefore be able to reduce its rates. This is bound to affect the bus system.

If we offer a more attractive railway passenger service throughout Canada this will probably result in an increase in the present rates. We do not want to get into a fight with the bus companies, because we would all end up losing. As I said to one of my friends who works for a bus company, if they had to build their roads to operate their buses, I do not think we would be seeing many buses.

[Texte]

Alors, quand on parle de subsides, etc, comme je l'ai dit tout à l'heure, il n'y a pas un mode de transport de voyageurs où il n'y a pas de subsides, soit directs ou indirects. Il y a des subsides! C'est payé par le contribuable, parce qu'il n'y a pas un service de transport qui peut se subventionner lui-même. J'ai donné tout à l'heure un exemple: entre Montréal et Toronto, l'avion fait payer à peu près \$60, le chemin de fer à peu près de \$20 et l'autobus à peu près \$14; or les compagnies aériennes ont 55 p. 100 du trafic. Alors, ce n'est pas simplement une question de tarifs. Il y a aussi la qualité et l'attraction, je suppose, des services, qui comptent. Les tarifs jouent un rôle, naturellement. Nous voulons essayer de faire en sorte que nos taux soient en conformité avec le service que nous offrons.

M. Lapointe: Toujours à propos de cette concurrence autobus-train de passagers, vous avez parlé tout à l'heure d'une augmentation en 1976 de 10 p. 100 du nombre de voyageurs.

M. Roberts: Oui.

M. Lapointe: Est-ce que cette augmentation-là a été faite au dépend des voyageurs d'autobus ou avez-vous été puiser des voyageurs parmi les utilisateurs de l'automobile et de l'avion? Est-ce que vous avez fait des études là-dessus?

M. Roberts: Nous avons été chercher les voyageurs d'automobiles. Je parlais à deux de nos gens à la gare d'Ottawa, il y a une couple de semaines. Ce sont des gars qui travaillent à la gare. Je leur ai demandé ce qu'ils pensaient des services ferroviaires aux voyageurs. Ils m'ont répondu que le train devenait de plus en plus populaire. Je leur ai alors demandé: «Pourquoi pensez-vous qu'on a plus de monde sur les trains?» Un des gars m'a répondu: «La semaine dernière, j'ai été avec ma femme voir les Alouettes à Montréal avec mon automobile. On est partis pour aller voir la joute des Alouettes. J'ai une petite voiture et cela m'a coûté \$15 d'essence. Cela m'a coûté \$15 simplement en essence pour me rendre à Montréal et puis en revenir.»

• 2150

Il a dit: «La prochaine fois, je ne peux pas me permettre de dépenser \$15 d'essence pour aller à Montréal et revenir.»

Moi, je crois que plus le coût de l'énergie, du pétrole monte, plus les services publics deviennent attrayants.

M. Lapointe: Cette augmentation de 10 p. 100 de vos passagers, est-ce qu'elle est localisée? Est-ce que vous en avez fait le détail? Est-ce qu'elle est plus forte entre Québec et Windsor que dans les Maritimes?

M. Roberts: Partout au pays, c'est la même chose.

M. Lapointe: C'est partout.

M. Roberts: C'est d'un bout à l'autre du pays.

M. Lapointe: Concernant les nouveaux trains que le ministre a annoncés il y a quelques semaines, c'est-à-dire les dix trains légers, on a mentionné que trois de ces trains iraient dans le couloir Québec-Windsor ou bien...

M. Roberts: Montréal-Québec.

[Traduction]

As I have already pointed out, there is no single mode of transport which does completely without subsidies either direct or indirect. These subsidies are paid from taxpayers money, because there is no transportation service, which can be completely self-financing. I gave an example relating to the travel pattern between Toronto and Montreal; the airplane costs about \$60, the railway about \$20 and buses \$14. However, it is the airlines which enjoy 65 per cent of the traffic. It is obviously not just a matter of rates. The quality and the attractiveness of the service must also be taken into account. Rates do, of course, have some effect. We want to see that our rates are in keeping with the type of service we offer.

Mr. Lapointe: Still on this matter of competition between buses and trains for passengers, you said that there was a 10 per cent increase in 1976 in the number of travellers.

Mr. Roberts: Yes, there was.

Mr. Lapointe: Were your additional passengers drawn mainly from bus travellers or plane and car travellers? Have you done any studies on this?

Mr. Roberts: We have attempted to attract people who travel by car. I was talking to two of our employees at the Ottawa Station a few weeks ago. I asked them what they thought of rail passenger services. They told me that the train was becoming more and more popular. I then asked them why they thought there was an increasing number of people travelling by train. One of the fellows answered me: "Last week my wife and I took the car to go see the Alouettes in Montreal. I have a small car and it cost me \$15 in gas alone to get to Montreal and return."

He said: "The next time, I do not think I will be able to afford \$15 in gas for a return trip to Montreal."

I think that as energy and gas costs rise, public transport will become more and more attractive.

Mr. Lapointe: I would like to know something about the geographical distribution of this 10 per cent increase in your passengers. Have you done any work on this? Is it more pronounced in the area between Quebec City and Windsor than in the Maritimes?

Mr. Roberts: It is the same everywhere in Canada.

Mr. Lapointe: Everywhere.

Mr. Roberts: From one end of the country to the other.

Mr. Lapointe: Concerning the new LRC trains announced by the Minister a few weeks ago, it was said that three of the trains would be used in the Quebec-Windsor corridor or...

Mr. Roberts: Montreal-Quebec.

[Text]

M. Lapointe: Montréal-Québec, ah bon. Où iront les sept autres trains? Est-ce que vous le savez maintenant?

M. Roberts: On veut se servir de ces trains dans l'Ouest, dans le corridor, et dans l'Est. La distribution exacte, nous ne la connaissons pas. Mais si vous me le demandiez à l'heure actuelle, je dirais cinq dans l'Ouest, trois dans le corridor et deux dans les Maritimes. Il se peut que quand nous aurons fini notre planification, ce ne soit pas ainsi. Mais de la manière dont nous voyons les choses à l'heure actuelle, et nous regardons pour 1980 à peu près, c'est à peu près cela.

M. Lapointe: C'est en 1980 que les dix trains seront prêts?

M. Roberts: Oui. Nous sommes censés commencer la livraison à la fin de 1979 et compléter à la fin de 1980.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I must apologize for being late. Thank you very much for recognizing me. I would like to add to the sentiments expressed by Mr. Harquail, Mr. Roberts. I think you have some allies around this table. I hope that you will keep us informed, because the fight for transportation dollars is going to be tough, especially in the corridor, where there are those of us who are fighting against the STOL service primarily because we want to encourage traffic to go into an upgraded, intercity rail service between Montreal and Toronto.

The first question I have to ask is this: 10 per cent of the existing rolling stock of Canadian National, I know, is becoming obsolescent every year; I would like to know whether the train sets just purchased, according to the Minister's announcement, on November 2, will just be adequate to replace those that are becoming obsolescent or will this give you more sets for experimentation?

Mr. Roberts: The way we see it at the present time is that we are looking five years down the road and we have developed an equipment plan; we see that from April 1, 1978, until 1982, there will be a reduction in the amount of equipment VIA requires, that is, a reduction compared with the existing equipment in CN and CP. One of the reasons for that is that we want to increase the load factors, of course, from the 30- to 35-per cent range to the 60. We want to try to get it above 60 per cent. What we really will be doing is using self-propelled cars rather than conventional equipment in many areas. We are going to pool the existing CN and CP equipment to take the best of these. An awful lot of cars would drop out of a system like that, some 300 cars, approximately.

In the system as it is at present constituted, naturally, we are still in the icebox age with 15 per cent of that equipment, in other words, it is ice-activated air conditioning equipment and we are still manhandling 400-pound blocks of ice and actually putting them into an icebox underneath the cars to provide air conditioning. On a hot summer's day that ice will last about eight hours. We have to get out of that, but in order to do that we have to convert some cars from, maybe, sleepers to coaches. We have to get more coach equipment so that we can do away with these long-distance trains that are doing local work. So we will be running two long-distance trains and putting local services on to do the local work. Then we will not

[Translation]

Mr. Lapointe: Oh, Montreal-Quebec. Do you know where the seven remaining trains will be running?

Mr. Roberts: We want to use these trains in the west, in the corridor and in the east. We do not know what the exact distribution will be. At the present time, I would be inclined to say that there will be five in the west, three in the corridor and two in the Maritimes. It may be changed once we have completed our planning. But, as we now see things, for about the year 1980 this would be the approximate distribution.

Mr. Lapointe: So, the trains will be ready in 1980?

Mr. Roberts: Yes. We are supposed to begin delivery at the end of 1979 and complete it at the end of 1980.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

M. Collenette: Monsieur le président, je m'excuse d'être en retard. Merci de m'avoir donné la parole. Je souscris entièrement aux sentiments exprimés par M. Harquail et M. Roberts. Vous avez des alliés parmi nous. J'espère que vous nous tiendrez au courant parce qu'il y aura une âpre lutte pour obtenir le financement de différents modes de transport, surtout dans le corridor où nous devrons nous battre contre les partisans d'un service ADAC. Nous voulons encourager l'amélioration du service ferroviaire interurbain entre Montréal et Toronto.

Voici ma première question: Je sais que 10 p. 100 du matériel roulant du CN devient désuet chaque année; j'aimerais savoir si les nouveaux trains dont le ministre a annoncé l'achat le 2 novembre suffiront à remplacer ce vieux matériel ou recevrez-vous des trains supplémentaires pour faire vos expériences?

M. Roberts: Nous avons formulé un plan portant sur l'équipement pour les cinq prochaines années; entre le 1^{er} avril 1978 et 1982, il y aura une réduction du matériel exigée par VIA en comparaison de l'équipement actuel du CN et du CP. Une des raisons de ce changement est notre intention de porter le taux de chargement, actuellement entre 30 et 35 p. 100, à 60 p. 100 et plus. Dans la plupart des régions, nous allons mettre en service des wagons automoteurs au lieu des trains ordinaires. Nous allons prendre ce qu'il y a de meilleur dans le matériel roulant du CN et du CP. Ainsi, il y aurait environ 300 wagons qui seraient désaffectés.

A l'heure actuelle, environ 15 p. 100 du matériel est vraiment désuet puisque le système de climatisation des voitures requiert des blocs de glace de 400 livres qui sont mis dans une glacière en-dessous des voitures. Par un jour d'été bien chaud, cette glace ne tient qu'environ huit heures. Cela ne doit plus être, mais pour ce faire, il nous faut transformer certaines voitures, peut-être certaines voitures-lits en simple voiture pour passagers assis. Il nous faut un nombre supplémentaire de ces voitures afin de ne plus avoir ces trains long-courriers qui assurent le service local. Nous aurons donc deux trains long-courriers et nous aurons des trains locaux pour assurer le service local. Nous n'aurons plus alors à faire arrêter ces

[Texte]

be stopping sleeper trains to do local work along the way as we are now doing. We are doing it all over the Maritimes and that is an expensive way to provide a service.

• 2155

The ten train sets of equipment would be 50 cars and 22 locomotives, LRC type, then we will have 96 self-propelled cars that we will upgrade which will be like 96 new units that we can use in the corridor in places where we are now using conventional equipment. On Montreal-Ottawa, we are using locomotives, coach lounges, and coaches. In many instances our loads on those trains are very, very minimal. Most of the load could be handled with one or two self-propelled cars and that is the type of thing that we want to do.

We want to start to build the corridor, Quebec City-Montreal-Ottawa and we will also be working on southwestern Ontario and we will have to see about Montreal-Toronto. I think eventually what we should be striving for as part of our basic policy is an exclusive passenger corridor from Quebec City to Windsor, an exclusive passenger corridor between Quebec City to Windsor. People say it is going to be expensive to provide another corridor. They feel that is not what we should be doing, that we should not be providing another corridor. They feel we should take one of the existing corridors and make it a passenger corridor and make the other corridors freight corridors.

Mr. Collenette: Can I interject at this point because it brings me to my second question? What are you going to do on Ottawa-Toronto service to compete with the airlines? No one can argue that the service between Montreal and Toronto is good. If you have better equipment, say the LRC's, you have been quoted as saying it is going to cut off an hour which would make three and a quarter hours, or three and a half hours to Toronto.

Mr. Roberts: We have to be careful now; we already have the turbo on there which does the same thing as the LRC. We have already cut off the hour with the turbo.

Mr. Collenette: Oh, I see, so now . . .

Mr. Roberts: So it is now down to the four hours.

Mr. Collenette: Then it is not an hour off the turbo speed?

Mr. Roberts: No, that was just an example . . .

Mr. Collenette: I see.

Mr. Roberts: . . . of what a banking system will do.

Mr. Collenette: I think it is absolutely disgraceful that a railway has to run a bus from Kingston to Ottawa to get traffic, to hook into the good rail between Montreal and Toronto. I would like to know if you are going to make any representations or work out any arrangements with Canadian Pacific Railway or even file before the Canadian Transport Commission to force the Canadian Pacific Railway to upgrade

[Traduction]

convois de voitures-lits pour assurer en même temps le service local comme à l'heure actuelle. C'est ce que nous faisons partout dans les Maritimes et c'est une manière onéreuse d'assurer un service.

Ces dix trains comprendront 50 voitures et 22 locomotives, du type LRC, puis nous aurons 96 autorails que nous moderniserons pour en faire pratiquement 96 nouvelles unités que nous pourrions utiliser dans le couloir aux endroits où nous utilisons actuellement du matériel traditionnel. Sur la ligne Montréal-Ottawa, nous avons des locomotives, des voitures-bar et des voitures pour places assises. Très souvent, l'occupation dans ces trains est très minime. On pourrait très bien satisfaire la demande avec un ou deux autorails et c'est ce que nous voulons.

Nous voulons commencer à construire le couloir, Québec-Montréal-Ottawa et nous voulons également faire quelque chose dans le sud-ouest de l'Ontario et il nous faudra réfléchir à la ligne Montréal-Toronto. Je crois qu'en fin de compte notre politique de base devrait viser à un couloir exclusivement réservé aux passagers sur la ligne Québec-Windsor. Certains disent que cela coûtera cher d'avoir un autre couloir. Ils estiment que ce n'est pas ce que nous devrions faire, que nous ne devrions pas ouvrir un autre couloir. Selon eux, nous devrions prendre un des couloirs existants et le transformer en couloir pour passager et faire des autres couloirs, des couloirs pour marchandises.

M. Collenette: Puis-je vous interrompre, car cela m'amène à ma deuxième question? Qu'allez-vous faire entre Ottawa et Toronto pour concurrencer les lignes aériennes? Personne ne peut prétendre que le service entre Montréal et Toronto est bon. Si vous avez un meilleur matériel, disons des LRC, vous avez dit que cela vous permettrait de réduire le temps de parcours d'une heure, c'est-à-dire qu'il ne faudra plus que trois heures et quart ou trois heures et demie pour se rendre à Toronto.

M. Roberts: Il faut bien faire attention; nous avons déjà en service le turbo qui fait la même chose que le LRC. Nous avons déjà réduit le temps d'une heure avec le turbo.

M. Collenette: Oh, je vois . . .

M. Roberts: Le temps n'est plus maintenant que de quatre heures.

M. Collenette: Cela ne fera donc pas une heure de moins par rapport au turbo?

M. Roberts: Non, c'était simplement un exemple . . .

M. Collenette: Je vois.

M. Roberts: . . . des possibilités de cette suspension hydraulique.

M. Collenette: Il est absolument honteux qu'une compagnie de chemin de fer soit obligée d'avoir un service d'autobus (Kingston et Ottawa) pour se raccorder à la bonne ligne entre Montréal et Toronto. J'aimerais savoir si vous allez faire des propositions ou mettre au point des ententes avec le Canadien Pacifique ou même faire une demande auprès de la Commission canadienne des Transports pour obliger le Canadien Paci-

[Text]

the railbed between Brockville and Smith's Falls which I think has a slow order of 40 miles an hour and also to try to negotiate something about introducing automatic switching equipment at Smith's Falls so that you could provide half decent rail service between Ottawa and Toronto.

It is just unrealistic to ask anyone, except those who want just the experience of travelling the trains, to travel now between Ottawa and Toronto. Air Canada, as Mr. Taylor has told us when he was before us on Bill C-19 last session, is losing \$5 million, a quarter of their \$20 million profit, in the corridor service, Montreal-Toronto-Ottawa—of course a lot of that is Toronto to Ottawa—and I think that is where you have a potential market. I would like to know, sir, what are you going to do to get around that bottleneck between Smith's Falls and Brockville?

• 2200

Mr. Roberts: I am sorry I cannot give you a definitive answer at the moment. What we have to do is decide in the longer term what tracks we are going to use between Montreal and Toronto and Ottawa and Toronto. Or if we will provide our Montreal-Toronto service through Ottawa. That is another possibility.

We have no answer at the moment for Ottawa-Toronto. All I am saying is that we are going to be looking at the total aspects of it. We are not going to be doing it in isolation either. We are going to be working with the Province of Ontario and we have already started meetings with the Province of Ontario. We will have another one in January. What we are going to be doing is looking at all of the transportation requirements in Ontario. Part of it will be the whole corridor from Quebec City to Windsor but the one we are really concerned about is Quebec City-Montreal-Ottawa-Toronto. The Toronto-Ottawa link has all kinds of potential. I do not have the numbers at this particular time but we are going to have to determine just what the requirements are and how we can best meet them. And that is about all I can tell you now on that particular service at this particular time.

Mr. Collenette: Can I have another kick at the can?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Collenette: Thank you.

One thing that I think needs improving is the services at Union Station in Toronto. Will VIA have any equity position in the Toronto Terminal Railway Company or is that still going to be an arrangement between Canadian Pacific and Canadian National? I have been on record as being very critical of the government for not discharging its obligations to fix up the Union Station for improved commuter service and also to make more funds available under the great separation program for the Bathurst Street bottleneck. But is VIA Rail in any way involved with improvements to Toronto's Union Station? That is one thing.

I do not really have time to develop this, but my experience at Toronto's Union Station is very unfavourable in terms of the personnel at the ticket counters. I think the personnel on the trains—conductors, porters and other people—wherever I

[Translation]

fique à améliorer la voie entre Brockville et Smith's Falls ou, sauf erreur, la vitesse maximum est de 40 milles et également essayer de négocier quelque chose pour qu'il y ait un transfert automatique à Smith's Falls afin de fournir un service ferroviaire digne de ce nom entre Ottawa et Toronto.

Il est simplement impensable de demander à quelqu'un, sauf à ceux avides d'aventures ferroviaires de prendre le train à l'heure actuelle entre Ottawa et Toronto. Air Canada, comme M. Taylor nous l'a dit lors de sa comparution au sujet du bill C-19 pendant la dernière session, perd \$5 millions, un quart de ces \$20 millions de bénéfices, sur la ligne Montréal-Toronto-Ottawa—bien entendu la partie Toronto-Ottawa en est la principale responsable—et je pense que vous avez là un marché en puissance. J'aimerais savoir, monsieur, ce que vous allez faire pour que disparaisse ce goulot d'étranglement entre Smith's Falls et Brockville?

M. Roberts: Je m'excuse mais je ne peux vous donner de réponse définitive pour le moment. Il nous faudra décider à plus long terme exactement quelles voies nous utiliserons entre Montréal et Toronto et Ottawa et Toronto. Ou si nous ferons passer la ligne Montréal et Toronto par Ottawa. C'est une autre possibilité.

Pour Ottawa-Toronto nous n'avons pas de solution pour le moment. Je veux dire que nous allons étudier tous les aspects. Nous n'allons pas le faire de manière isolée. Nous allons collaborer avec la province de l'Ontario et il y a déjà eu plusieurs réunions. Nous en aurons une autre en janvier. Nous allons étudier tous les aspects des besoins en transport en Ontario. Un de ceux-ci sera le couloir entre Québec et Windsor mais celui qui nous préoccupe vraiment est celui reliant Québec à Montréal, Ottawa et Toronto. Le tronçon Ottawa-Toronto a toutes sortes de potentiel. Je n'ai pas les chiffres, mais il nous faudra déterminer ce que sont ces besoins et comment nous pouvons les satisfaire au mieux. Je ne peux pas vous en dire plus pour le moment.

M. Collenette: Puis-je poser une autre question?

Le président: Allez-y.

M. Collenette: Je vous remercie.

Ce qui a besoin d'amélioration selon moi, ce sont les services dispensés à la gare Union de Toronto. VIA aura-t-elle son mot à dire ou s'agira-t-il toujours d'une entente entre le Canadien Pacifique et le Canadien National? J'ai vivement critiqué le gouvernement pour ne pas avoir assumé ses responsabilités en modernisant la gare Union afin d'améliorer les services de banlieue et également pour ne pas avoir débloqué de fonds suffisants pour qu'il n'y ait plus de passage à niveau ni embouteillage dans la rue Bathurst. La société VIA Rail aura-t-elle son mot à dire à la gare Union de Toronto? C'est une chose.

Je n'ai pas vraiment le temps de m'étendre, mais mon expérience du personnel des guichets de la gare Union de Toronto est des plus déplaisante. A mon avis, le personnel roulant—chefs de train, porteurs et autres, partout où j'ai

[Texte]

have gone in this country on the transcontinental and in the corridor, have been excellent. But the staff at Toronto's Union Station are absolutely disgraceful, they are discourteous and the time that one has to wait for service must turn people off in terms of purchasing tickets. So these are two sort of unrelated questions, however you want to take them.

Mr. Roberts: We know there is a real problem in Toronto. We perceive the problem of course but we are still not in charge of that operation. We will not be until April 1 next year. What will happen on April 1 next year is that we will be in control of the passenger station. How that will be done, I do not know.

Mr. Collenette: VIA Rail Canada itself?

Mr. Roberts: VIA Rail Canada itself.

Mr. Collenette: No involvement from the Province of Ontario, just VIA.

Mr. Roberts: No, the Go services would still be there of course. Is that what you mean?

Mr. Collenette: But you will run it.

Mr. Roberts: That is right. VIA will be responsible for it. At the present time it is run by the Toronto Terminal Railway which is jointly owned by CN and CP. The staff in the station is Toronto Terminal Railway staff, while the staff at the ticket counters is either CN or CP. Those people at the ticket counters will become VIA employees on April 1 next year. So we will have control over it. As I understand it there is a problem as far as Toronto is concerned because it generates many more complaints apparently than, say, Central Station does. So something will have to be done at Toronto. What it will be, I do not know. And what the exact problem is, I do not know.

• 2205

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. I would feel that Mr. Roberts has pretty well explained in total as far as, I think, he can at the moment until the association progresses.

I have four more names for a second round. It is a little after 10.00 p.m. I am in the hands of the Committee. If you would like to proceed until, say, 10.30 p.m. or

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: I am sorry I missed the steering committee last week, too, but I would certainly suggest that the steering committee should look into the advisability of having Mr. Roberts and his staff back again, if it is convenient for him, before the supps are reported back to the House.

The Chairman: We have discussed that and that is an impossibility because the supps have to be back on December 6. I am sure that we will have ample opportunity to have Mr. Roberts and his officials back before the Committee, even without a reference. I am sure he would be more than pleased to attend a meeting that we might like to call for those who are

[Traduction]

voyagé dans ce pays sur la ligne transcontinentale et dans le couloir, s'est montré excellent. Mais le personnel de la gare Union de Toronto est des plus disgracieux, des plus discourtois et l'attente est si longue que beaucoup doivent certainement abandonner. Il s'agit donc de deux questions différentes, prenez-les comme bon vous semble.

M. Roberts: Nous savons qu'il y a un véritable problème à Toronto. Bien entendu, nous connaissons ce problème, mais nous ne sommes toujours pas en charge. Nous ne le serons pas avant le premier avril de l'année prochaine. Le premier avril, nous prendrons le contrôle de la gare des voyageurs. Comment cela se fera-t-il, je n'en sais rien.

M. Collenette: VIA Rail Canada elle-même?

M. Roberts: VIA Rail Canada elle-même.

M. Collenette: Sans la participation de la province de l'Ontario, simplement VIA.

M. Roberts: Non, il y aura toujours bien entendu les services gouvernementaux. C'est ce que vous voulez dire?

M. Collenette: Mais vous en aurez le contrôle.

M. Roberts: Parfaitement. VIA sera responsable. A l'heure actuelle, c'est la société Toronto Terminal Railway dont les deux actionnaires sont le CN et le CP. Le personnel de la gare est le personnel de la Toronto Terminal Railway alors que le personnel des guichets est celui soit du CN, soit du CP. Ces personnes deviendront des employés de VIA le premier avril l'année prochaine. Nous en aurons donc le contrôle. Sauf erreur, il y a un problème dans cette gare car apparemment le nombre de plaintes y est beaucoup plus élevée que disons à la gare centrale. Il faudra donc faire quelque chose à Toronto. Ce que ce sera, je n'en sais rien. Pas plus que je ne connais la nature exacte du problème.

M. Collenette: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Collenette. J'estime que les explications de M. Roberts sont aussi complètes que possible, du moins tant que l'association n'aura pas progressé davantage.

J'ai quatre autres noms pour le second tour. Il est 10 heures passé et je m'en remets à vous. Voulez-vous continuer jusqu'à 10 h 30 ou . . .

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: Excusez-moi, j'ai également manqué la réunion du comité directeur la semaine dernière, mais je propose que celui-ci envisage d'inviter encore une fois M. Roberts, si cela lui convient, ainsi que ses adjoints, avant que les budgets supplémentaires ne soient renvoyés à la Chambre.

Le président: Nous en avons discuté et c'est impossible car le budget supplémentaire doit être déposé le 6 décembre. Je suis sûr que nous aurons amplement la possibilité d'avoir M. Roberts et ses collaborateurs à nouveau parmi nous, même sans un mandat spécial. Je suis sûr qu'il se ferait un plaisir d'assister à une réunion que nous pourrions organiser à l'inten-

[Text]

interested. We are just out of time. That is the only reason we have not scheduled two meetings for VIA. I know there is a considerable amount of interest in questioning Mr. Roberts. Is it agreeable that we continue till 10.30 p.m.?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: I have two short questions, Mr. Roberts.

The Chairman: Excuse me, sir. Could I urge you, since we have four questioners, to reduce the time maybe to around five minutes per questioner? Hopefully, then, we could get around to all four.

Mr. Murta: That is fine. My questions will be short and I hope the answers can also be short.

My first question is about the structure of VIA Rail. I understand you are going to have representatives from various parts of the country on your Board of Directors and, from that, you intend to have an advisory council, a council from each region. On the council you hope to have people from labour, consumers, provincial people, et cetera. Is this correct? If it is, have you gone about selecting these people yet, at the present time?

Mr. Roberts: The first answer is that we will have regional representation on the central board in VIA, the Board of Directors. For each region, the vice-president of the region would become the chairman of an advisory council, and on the advisory council would be provincial representation, labour representation, business representation and consumer representation. That is what we would like to have. We will never be able to satisfy everyone but we want to make sure that we have as much community input as we possibly can into our plans. We want to make sure that before we implement our plans we have exposed them and we have sort of explained why you have the services coming out that way.

The VP's will be in place by January 1. We take over the regional staffs on April 1. It will be some time at the end of the third quarter or in the fourth quarter of next year before those advisory councils are in place. We are going to have to give the regional VP's a chance to organize the regions before they get into that aspect of it. But it will be towards the end of next year.

Mr. Murta: Okay. That is good. Thank you.

The other question I raise has been a matter of concern to me and I wondered what you people were doing in terms of looking at the problem. You will have two lines coming in from the west, converging into one line in Winnipeg going east. What happens if you get slowdowns in either line? What kind of contingency plan are you looking at for Winnipeg in terms of putting up passengers? Would this be something that may have to happen? Is that going to be a particular bottleneck, a particular concern, as it is to me at the present time?

Mr. Roberts: This is one of our large concerns, although that is the final plan, with one train between Sudbury and Winnipeg.

Mr. Murta: Yes.

[Translation]

tion de ceux que cela intéresse. Le temps nous manque, c'est la seule raison pour laquelle nous n'avons pas prévu deux réunions pour les représentants de VIA. Je sais que les questions que l'on souhaite poser à M. Roberts sont très nombreuses. Voulez-vous continuer jusqu'à 10 h 30?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Deux courtes questions, monsieur Roberts.

Le président: Excusez-moi, monsieur. Étant donné que nous avons quatre noms, j'insiste pour que vous vous limitiez à 5 minutes par personne. De cette façon, nous pourrions entendre les quatre interventions.

M. Murta: C'est très bien. Mes questions seront brèves et j'espère que les réponses le seront aussi.

Ma première question concerne l'organisation de VIA Rail. Vous avez l'intention, je crois, de rassembler au sein de votre conseil d'administration des représentants venant de diverses régions du pays; partant de là, vous vous proposez de créer un conseil consultatif pour chaque région. Ce conseil regroupera notamment des représentants des syndicats, des consommateurs et de l'administration provinciale, n'est-ce pas? Dans l'affirmative, les avez-vous déjà choisis?

M. Roberts: Tout d'abord, les régions seront représentées au sein du conseil d'administration de VIA. Chaque vice-président régional deviendra président d'un conseil consultatif qui regroupera des représentants provinciaux, syndicaux, ainsi que des représentants du secteur des entreprises et de la consommation. Voilà ce que nous voudrions. Nous ne pourrions jamais satisfaire tout le monde, mais nous voulons être sûrs d'obtenir une participation locale aussi importante que possible. Avant de mettre nos projets à exécution, nous voulons être sûrs de les avoir exposés et d'en avoir expliqué les tenants et les aboutissants.

Les vice-présidents entreront en fonction le 1^{er} janvier. Le personnel régional relèvera de nous le 1^{er} avril. C'est à la fin du troisième ou du quatrième trimestre de l'année prochaine que ces comités consultatifs seront constitués. Nous voulons permettre aux vice-présidents régionaux d'organiser leur secteur respectif. Cela devrait se faire vers la fin de l'année prochaine.

M. Murta: D'accord. C'est très bien. Merci.

Ma question suivante concerne un problème qui me préoccupe et je me demande ce que vous avez fait pour le résoudre. Vous aurez deux lignes venant de l'Ouest et convergeant à Winnipeg à destination de l'Est. Que se passera-t-il si des ralentissements se produisent sur l'une ou l'autre ligne? Avez-vous envisagé un plan d'urgence pour les voyageurs qui se trouveront à Winnipeg? Le problème peut-il être envisagé? Risque-t-il d'y avoir un engorgement qui pose un problème tel que je l'imagine maintenant?

M. Roberts: Cela fait partie de nos préoccupations majeures, bien que cela relève du dernier projet, lorsque nous aurons un train entre Sudbury et Winnipeg.

M. Murta: Oui.

[Texte]

Mr. Roberts: That will be phase two of our implementation plan, which will take place on September 15 next year. We are going to have to have a contingency plan and we are going to have to say that if one train is late by so much time we allow the other one to go and we run two trains. That is really what it amounts to, making arrangements.

Mr. Murta: I see. Thank you.

Mr. Roberts: But we are going to have to have a contingency plan, I agree with you.

Mr. Murta: Thank you. You have been an excellent witness.

Mr. Roberts: Thank you.

• 2210

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. The Chairman appreciates your co-operation.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have two or three questions; perhaps I can put them all and Mr. Roberts can answer them.

First of all, I would like to know how many people you presently have on staff, and how has your operation been funded since you assumed the over-all marketing responsibility on June 1? Does this \$5.8 million that we are appropriating today cover the operation since June? You indicated that your five-year projections were to achieve, hopefully, a 60-per-cent load factor. With regard to the inter-city services that you hope to penetrate, what is the average percentage that the rail passenger service is now capturing in that market, and what do you expect to achieve percentagewise in terms of the total market? Within that five-year plan, do you have a projected figure? Also, you have stated that you believe the National Transportation Act needs some changes; perhaps you might elaborate on the specific areas that you feel should be changed. We did have Bill C-33 before the House in the previous session of Parliament, but it has not been reintroduced.

My final question concerns an anomaly that I see. On the one hand, you indicate that you want to increase your load factor, but why is it that the largest deficit now incurred in rail passenger service is on the most heavily travelled run—the Montreal-Toronto run? For example, consider the figures that I quoted out of the *Ottawa Journal*. Why is this so, and what will change in terms of bringing about a more efficient operation if you are indeed successful in achieving a greater load factor in that particular area?

Mr. Roberts: Our present staff is 70; at headquarters, by April 1 next year it will be somewhere between 150 and 200. On funding, the \$5.8 million carries VIA from its inception until April 1 next year. Our five-year projection on our 60-per-cent load factor would mean an increase of 15 per cent in passenger miles over the planning period, a reduction of about 11 per cent in train miles, and a reduction in car miles of about 21 per cent. We want to try and eliminate as much

[Traduction]

M. Roberts: Il s'agit de la deuxième phase de notre programme et qui sera mise en œuvre le 15 septembre de l'année prochaine. Nous aurons un plan d'urgence et, à supposer qu'un train soit considérablement en retard, nous ferons partir l'autre et nous en aurons deux. S'arranger en conséquence, voilà à quoi cela se ramène.

M. Murta: Je vois. Merci.

M. Roberts: Mais nous aurons un plan d'urgence, je suis d'accord avec vous.

M. Murta: Merci. Vous avez été un excellent témoin.

M. Roberts: Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta. Je vous sais gré de votre collaboration.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai deux ou trois questions que je vais poser en même temps, après quoi M. Roberts pourra répondre.

Premièrement, quels sont actuellement vos effectifs et comment vos activités ont-elles été financées depuis que vous avez pris en charge la totalité du secteur de la commercialisation le premier juin? Les \$5.8 millions de dollars que nous vous attribuons aujourd'hui couvrent-ils vos activités depuis juin? D'après vos prévisions, qui portent sur cinq ans, vous devez parvenir à un facteur de remplissage qui atteindra 60 p. 100. C'est ce que vous avez indiqué. En ce qui concerne les services interurbains dans lesquels vous espérez vous engager, quel est en moyenne le pourcentage de ce marché qui revient actuellement aux chemins de fer, et quel est, en pourcentage, l'objectif que vous comptez atteindre par rapport à l'ensemble du marché? Dans le cadre du plan quinquennal, avez-vous une estimation chiffrée? Par ailleurs, vous êtes convaincu, avez-vous dit, que la loi nationale sur les transports mérite certains aménagements, pourriez-vous nous donner des explications sur les domaines précis où, selon vous, ces aménagements s'imposent. La Chambre a été saisie du bill C-33 lors de la session antérieure du Parlement, mais il n'a pas été réintroduit.

Ma dernière question concerne ce qui m'apparaît comme une anomalie. D'une part, vous voulez accroître le facteur de remplissage, mais alors comment se fait-il que la ligne Montréal-Toronto qui est actuellement la plus fréquentée soit également celle dont le déficit est le plus important? Songez par exemple aux chiffres de l'*Ottawa Journal* que j'ai cités. Comment cela se fait-il et comment pourra-t-on rendre le service plus rentable si l'on réussit à y attirer une clientèle plus nombreuse?

M. Roberts: Nous avons actuellement 70 employés, au Siège social, ils seront entre 150 et 200 en avril l'an prochain. Pour ce qui est du financement, les \$5.8 millions de dollars s'appliquent aux activités de VIA depuis sa création jusqu'au premier avril prochain. Dans le cadre de notre plan quinquennal, un facteur de remplissage égal à 60 p. 100 signifierait durant cette même période un accroissement de 15 p. 100 en termes de 1,000 passagers; ce qui représente une réduction d'environ

[Text]

dead-head equipment as we possibly can on the trains, and we are going to do that by the use of self-propelled cars.

On changes in the National Transportation Act, we do not have any to suggest at this particular moment. However, I think we have to shake out. We have to have a regulatory body, and that is the CTC. We may be in a position later on to suggest some changes so that we establish the relationship between the CTC, the government and VIA. Presumably, before VIA tries to abandon any service, it would have to make application to the CTC. If VIA comes up with a plan to change a service where no service is abandoned, then what is VIA's authority and what is the CTC's authority?

Mr. Mazankowski: You need some guidelines.

Mr. Roberts: Some kind of guidelines, which we will probably will be developing.

Did I miss anything?

Mr. Mazankowski: You have probably answered my last question. My question was, since you are hoping to increase the load factor, how is it then that, at the present time, the largest deficit is incurred on the most heavily travelled route, specifically Montreal-Toronto? It seems in the rail business, unlike the airline business, the more people you have riding the trains, the greater your losses are under the current arrangement.

Mr. Roberts: I think what we have to get at, and it is part of the five-year plan that we are developing, is the cost of equipment, the cost of labour, the cost of everything. What we have to do is to use our equipment an awful lot more than we have ever used it before. So, we are talking about new equipment that can be used in service 16 hours a day. Now, you know, that appears to be very simple and very straightforward, but it means a complete change in the whole maintenance philosophy within the railway. We are going to have to start maintaining rail equipment as we maintain airplanes and have the equipment available for greater spans of time than we are now.

Mr. Mazankowski: You are not satisfied with the present utilization factor.

Mr. Roberts: We are not at all. Therefore we should not be speaking Montreal-Quebec City as such; we should probably be speaking Quebec-Montreal-Ottawa, and eventually Ottawa-Toronto and eventually Toronto-Windsor. Maybe we would get trains that run from Windsor to Quebec City, and better scheduling of equipment. One of the drawbacks, at the present time, of course, is in some cases the lack of trains in intercity services. If you are going to have two or three trains or four trains a day... You can just do so much with equipment. If you had more trains in a given corridor... I imagine that we would have to determine where we were really going to use rail, as a country; where we are going to use it, and really use it to its maximum advantage, the way we are using air at the present time.

[Translation]

11 p. 100 par rapport au train et une réduction de 21 p. 100 par rapport au wagon. Nous voulons éliminer au maximum les wagons qui roulent à vide; et pour cela nous allons utiliser des wagons automoteurs.

En ce qui concerne les aménagements de la loi nationale sur les transports, nous n'en avons pas encore à proposer pour l'instant. Quoi qu'il en soit, il faut remuer les choses. Nous avons un organisme de réglementation, la CCT. Nous serons peut-être en mesure ultérieurement de proposer certains changements, de manière à nouer des rapports entre la Société, le gouvernement et VIA. Avant d'abandonner un service quelconque, VIA devra vraisemblablement en demander l'autorisation à la Société. Si VIA propose un projet pour la modification d'un service qui ne sera pas abandonné, quels sont alors les pouvoirs de VIA et ceux de la Société?

M. Mazankowski: Il vous faut des directives.

M. Roberts: Des directives, sous une forme ou sous une autre, que nous établirons probablement.

N'ai-je rien oublié?

M. Mazankowski: Vous avez probablement déjà répondu à ma dernière question. Je voulais savoir comment il se fait qu'en ce moment ce soit le trajet le plus achalandé, c'est-à-dire Montréal-Toronto, qui ait le plus grand déficit, puisque vous espérez augmenter votre coefficient de charge? Il me semble que les chemins de fer, à l'inverse des lignes aériennes, ont un déficit directement proportionnel au nombre de passagers.

M. Roberts: Dans le plan quinquennal que nous sommes en train d'élaborer, il faut déterminer le coût du matériel, le coût de la main-d'œuvre, enfin, le coût de tout. Il nous faut utiliser notre matériel encore beaucoup plus qu'auparavant. Par exemple, il faudra utiliser notre matériel neuf 16 heures par jour. Cela peut vous paraître bien simple, alors qu'en fait, cela signifie qu'il nous faudra complètement repenser notre système d'entretien. Il nous faudra entretenir le matériel de chemin de fer comme des avions afin qu'il soit disponible pendant des périodes plus longues.

M. Mazankowski: Vous n'êtes pas satisfait de l'indice actuel d'utilisation.

M. Roberts: Pas du tout. On ne peut donc plus se contenter de parler du trajet Montréal-Québec; il faut plutôt songer au trajet Québec-Montréal-Ottawa, et peut-être même Ottawa-Toronto et, éventuellement encore, Toronto-Windsor. Peut-être pourrions-nous utiliser les mêmes trains de Windsor à Québec en organisant mieux l'emploi du temps du matériel. Pour l'instant, l'un des inconvénients, c'est l'insuffisance du nombre de trains pour les trajets intervalles. On peut avoir besoin de 2, 3 ou même 4 trains par jour et il y a quand même une limite à l'utilisation du matériel. Si plus de trains circulaient dans un corridor donné, il nous faudrait peut-être commencer par décider où les services ferroviaires seraient les plus utiles et les plus avantageux, comme on l'a fait pour les services de transport aérien.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have three questions. I will ask them all at once and Mr. Roberts can make notes and give answers.

I, and others, have contended for years that there would be room for a new train set, in addition to the two transcontinental trains, in the area from Winnipeg to Vancouver, what we call the Prairie triangle: Winnipeg-Edmonton-Calgary, with Regina and Saskatoon in the middle. We fear that the addition of 10 LRC's, and whatever number of those end up allocated to the western regions, would not result in an additional train, but the loss of one of the transcontinental trains, which would be replaced by an LRC that runs from Winnipeg to Edmonton or Winnipeg to Vancouver. We wonder what your planning is; what are your visions for the future, supplementing the transcontinental, where it goes through at night on one line with an LRC that goes through in the daytime on the same line in addition to that, thereby providing that Prairie triangle with a high-speed train so that people will no longer take their car from Regina to Winnipeg. They would be stupid; they will not get on the bus; they will not even fly because it would be just as quick to take a fast train. What are your plans there? We hope that the addition of a new train set out there does not mean the loss of a transcontinental train.

Secondly, you were talking about what many of us have talked about in Parliament for quite a few years, the joint ticketing and reservations facilities. May I use a specific example because it is current right now, namely the city of Regina where the plans of the so-called experts and city planners are to remove the main-line track—we do not mind their taking the yards out—to put a railway station way out of town and make the same mistake they did in Saskatoon and Quebec City and so forth. Is VIA making any representations to the CTC, to the railroads, to the Government of Saskatchewan, or to the city of Regina? If we goof on that one, you know, we just have not learned a damned thing from what mistakes were made before. That railway station is a bloody good building, that can be made a rail-bus-airport limousine-city transit-taxi facility. You have an ideal opportunity, a real transportation centre.

• 2220

And in conjunction with that, a current and immediate problem is Air Canada leased an expensive ticketing office in a brand-new Toronto-Dominion Bank building in Downtown Regina and there are only two parking places in front of it. Now here is the railway station sitting empty, and it has got room for 20 ticket offices in it. Can you and Air Canada get together and put up a joint ticket office in that railway station? There are lots of places to park, and it is in the centre of the city just like the Toronto-Dominion Bank is. By the way, one of those two parking places is a two-minute zone. I do not know what idiot in Air Canada picked that fancy office space for a downtown ticket office, but you have to see it to believe it. Oh, it is very prestigious but it does not do a damned thing for serving the public.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Mazankowski: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai trois questions que j'aimerais poser toutes en même temps, pour que M. Roberts puisse y répondre à la suite.

D'autres, comme moi, ont cru pendant des années qu'on pourrait ajouter un nouveau train entre Winnipeg et Vancouver, en fait dans le triangle des Prairies, c'est-à-dire de Winnipeg à Edmonton et Calgary en passant par Regina et Saskatoon, en plus des deux trains transcontinentaux. Nous craignons que les 10 nouveaux LRC, ou du moins ceux qui seront à louer à l'ouest du pays, n'amèneront pas un train supplémentaire, mais plutôt la perte d'un des trains transcontinentaux, remplacé par un LRC qui ferait les trajets Winnipeg-Edmonton ou Winnipeg-Vancouver. Quels sont vos plans? Comment envisagez-vous l'avenir: voulez-vous suppléer au transcontinental, qui passe de nuit, en ajoutant un LRC le jour, afin que le triangle des Prairies soit desservi par train rapide, pour qu'on ne soit plus obligé d'aller en voiture de Regina à Winnipeg? Ce serait idiot puisqu'on n'est pas intéressé à prendre l'autobus et que ce serait aussi rapide de prendre un train express que l'avion. Quels sont vos projets? Nous espérons que le nouveau train ajouté ne signifiera pas la disparition d'un transcontinental.

Deuxièmement, vous avez parlé des services de billets et de réservations conjoints que plusieurs députés suggèrent depuis quelques années déjà. Pour vous donner un exemple précis, je vous citerai la ville de Regina, dont les soi-disant spécialistes et urbanistes prévoient la démolition de la voie ferrée principale—nous ne nous plaindrons pas s'ils suppriment la gare de triage—pour construire une gare à l'extérieur de la ville et répéter ainsi l'erreur faite par Saskatoon, Québec et d'autres villes. Via Rail a-t-elle présenté des instances à la CCT, aux sociétés de chemins de fer, au gouvernement de la Saskatchewan ou à la municipalité de Regina? Si nous prenons la mauvaise décision, c'est que nous n'arrivons pas à tirer de leçon de nos erreurs. La gare actuelle est un édifice en très bon état qui pourrait être transformé en gare de chemins de fer, d'autobus, de navettes pour l'aéroport, de transport en commun, de taxis, etc. Voilà l'occasion idéale de créer un véritable centre des transports.

À cet égard, la location par Air Canada de bureaux pour la vente de billets dans le nouvel immeuble de la banque Toronto-Dominion, dans le centre-ville de Regina, pose un problème. Il n'y a que deux espaces de stationnement à l'avant. La gare, elle, est vide, même s'il y a là assez d'espace pour vingt guichets. Est-ce que vous pouvez vous joindre à Air Canada pour ouvrir un guichet commun dans la gare? Il y a beaucoup d'espaces de stationnement et elle est située en plein centre-ville, tout comme la banque Toronto-Dominion. En passant, l'un de ces deux espaces de stationnement est situé dans une zone où l'on ne peut stationner plus de deux minutes. Je ne sais pas quel imbécile à Air Canada a choisi cet endroit pour la vente des billets, mais il faut le voir pour le croire. C'est un immeuble de prestige, mais il dessert très mal le public.

[Text]

And again, here is an opportunity for an immediate solution. In the railway station in Regina, there are two wickets in the baggage room, and the whole side of the place where the ticket office used to be is just sitting there empty. The computers and everything else could be whopped in there and an immediate start could be made. Also, it fits in with the kind of concept you and members from all parties have had on the downtown transportation and communications centres. Here is a golden opportunity.

I used Regina only as an illustration; there are a dozen other cities in the country where it is still to be done.

Third, Mr. Chairman, is there anything in the agreement you have with the railways as of now? What is the stage of discussions in terms of the takeover of the present equipment? Do you get it for a dollar a car? Are they going to just want to lease them or are they going to want something more than the depreciated value of them? Just what is the situation? We do not want you to be taken.

Mr. Roberts: Transcontinental service, I believe that we should have a transcontinental service. What we have now is not a transcontinental service as such, all right?

Mr. Benjamin: It is a mixed train.

Mr. Roberts: A mixed train, yes. It is a real mixed bag. So what we are saying is let us get away from the argument about whether we should add one or two trains, instead let us have a transcontinental service, a true transcontinental service. Then we can sit down and determine what the needs are and how we can fulfil them.

We are simply saying, there is Winnipeg-Regina-Calgary, and Winnipeg-Saskatoon-Edmonton, would it make sense to have intercity services between those cities . . .

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Roberts: . . . where you could use LRCs? We have to look at situations like Calgary to Edmonton; there are two rail liners in each direction there and we are losing a million dollars a year on those services, or CP is, and the claims are being made to the CTC. These are some of the services that VIA is going to be taking over.

I can tell you this much, that VIA is not interested in running the services that are now there because they fulfil no need. I was on the train; it fulfils no need at all. The only thing that those services can do is generate complaints.

I think, rather than run a service like that, we should get rid of it now. I think at the present time with 16 air departures a day between Calgary and Edmonton, 20 buses a day between Calgary and Edmonton, and a full-blown limited access highway, Highway No. 2, there is no way that we can justify a first class rail service between Calgary and Edmonton.

The thing to do—and we are not prejudging it; we have got to sit down and talk about it—as far as the country is concerned, is to take those rail liners off and have an intermodal system where you would have intercity services for, say, Regina to Calgary. Then someone leaving Regina going to

[Translation]

C'est une situation qu'on pourrait corriger immédiatement. Il y a deux guichets dans la salle des bagages de la gare de Regina, et tout le côté où était situé le guichet auparavant est actuellement inutilisé. On pourrait y installer les ordinateurs, etc. et commencer immédiatement les opérations. De plus, cela serait conforme à l'idée que vous et toutes les parties intéressées vous faites des centres de communications et de transports dans les centres-villes. C'est une occasion d'or.

Je ne cite le cas de Regina qu'à titre d'exemple; il y a une douzaine d'autres villes au pays où cela pourrait se faire.

Troisièmement, monsieur le président, est-ce que l'entente que vous avez conclue avec les chemins de fer traite de l'acquisition du matériel existant? Où en sont les discussions à cet égard? Allez-vous acquérir l'équipement à raison d'un dollar la voiture? Est-ce qu'ils vont vouloir vous les louer ou vont-ils vous demander plus que la valeur dépréciée du matériel? Quelle est la situation au juste? Nous ne voulons pas que vous vous fassiez jouer.

M. Roberts: Je crois que nous devrions avoir un service transcontinental. Ce que nous avons actuellement n'est pas un vrai service transcontinental, n'est-ce pas?

M. Benjamin: C'est un train mixte.

M. Roberts: Un train mixte, oui. C'est un ensemble disparate. Notre position est la suivante: nous voulons nous éloigner de la méthode voulant qu'on ajoute un train ou deux ici ou là, pour nous efforcer plutôt de constituer un véritable service transcontinental. Nous pourrions alors déterminer quels sont les besoins et comment nous pouvons les satisfaire.

Si nous prenons par exemple les lignes Winnipeg-Regina-Calgary, et Winnipeg-Saskatoon-Edmonton, nous nous demandons simplement s'il serait raisonnable d'avoir des services intercity entre ces villes . . .

M. Benjamin: Oui.

M. Roberts: . . . des services pour lesquels nous pourrions utiliser des LRC. Nous étudions par exemple les lignes comme celle de Calgary-Edmonton; il y a deux services dans chaque direction et nous perdons, ou plutôt le CP y perd, 1 million de dollars par année, ce qui donne lieu à des réclamations présentées à la CCT. C'est là le genre de service que Via va prendre en charge.

Je peux vous dire que Via n'est pas intéressée à exploiter ces services, parce qu'ils ne répondent à aucun besoin. J'ai voyagé dans ce train et il ne répond à aucun besoin. Il ne sert qu'à une chose, susciter des plaintes.

Je pense que, plutôt que d'exploiter un service comme celui-là, nous devrions le supprimer. Actuellement, avec 16 vols par jour, ainsi que 20 autobus et un réseau routier complet, la route n° 2, entre Calgary et Edmonton, nous ne pouvons justifier ce service ferroviaire de première classe entre ces deux villes.

Nous n'avons pas d'idée toute faite à cet égard, nous allons en discuter avec les intéressés, mais ce qu'il faut faire, c'est supprimer ces services et instaurer un système intermodal entre Regina et Calgary. Pour aller de Regina à Edmonton, on

[Texte]

Edmonton could take a train between Regina and Calgary and a plane or a bus between Calgary and Edmonton . . .

• 2225

Mr. Benjamin: On the same ticket?

Mr. Roberts: . . . on the same ticket, with the same reservation, and the person decides whether he is going to take a bus between Calgary and Edmonton or a plane. The price of the ticket would reflect that.

People say, "Take those rail liners off, that is the end of rail service". I say, "No". Our planning process in Canada to date has dealt with highways and airlines; there is a third element that has to come into it, and that is the rail mode. Before you build another Highway 2 between Calgary and Edmonton, you should look at the cost of providing a good first-class rail service between Calgary and Edmonton, and maybe spend your money on rail, rather than on another highway.

Mr. Benjamin: Right on.

Mr. Roberts: If we are really serious about energy conservation and using the best mode of public transportation in a given situation, I think that is an ideal situation, where you have the private automobile and the bus, which can use the existing facility and it can be maintained, but the Province of Alberta already has plans for another highway, an expansion of that infrastructure. Before those moneys are spent, I think we should look at an alternative, which is rail. The rail has not formed part of our whole planning process, and it has to.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. McCain.

Mr. Benjamin: He answered one question, Mr. Chairman . . .

The Chairman: I am sorry. I have allowed you double the time.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have three or four questions that I think will lend themselves to a yes or no answer—I hope they will, anyway.

Do you foresee, at the present time, the necessity for some basic increase in fares on rails? The rail people have told us that, as at present operated, even a 100-per cent occupancy would not make them profitable. Do you foresee a basic increase over and above what the inflationary tendencies might be? I presume your target is relative self-sufficiency, if not self-sufficiency.

Mr. Roberts: That is what we are aiming for, but let us not forget that the P&L statement of the railway cannot be compared with the P&L statement of an airline. If the fares cover the airline costs, if the railway fares covered the same portion of the cost we would still have a deficiency in our P&L statements. There is no doubt about that.

Mr. McCain: I am not trying to put you on the spot . . .

Mr. Roberts: No, no . . .

[Traduction]

pourrait prendre le train de Regina à Calgary, puis l'avion ou l'autobus de Calgary à Edmonton.

M. Benjamin: Avec le même billet?

M. Roberts: Avec le même billet, la même réservation. Le voyageur choisirait lui-même entre l'autobus ou l'avion pour le trajet Calgary-Edmonton. Le prix du billet varierait en conséquence.

On a dit que si l'on supprimait ces services, ce serait la fin du service ferroviaire. Je ne suis pas de cet avis. Jusqu'à maintenant au Canada, la planification s'est limitée aux réseaux routiers et aux lignes aériennes; il faut y inclure un troisième élément, et c'est le service ferroviaire. Avant de construire une autre route entre Calgary et Edmonton, il faudrait étudier le coût d'un service ferroviaire de première classe, afin de voir s'il ne vaudrait pas mieux dépenser cet argent pour ce genre de service plutôt que pour une autre route.

M. Benjamin: En effet.

M. Roberts: Si nous voulons réellement conserver l'énergie et utiliser le meilleur moyen de transport public pour une situation donnée, je crois que l'idéal, c'est d'utiliser l'automobile et l'autobus lorsqu'il y a déjà un bon service routier, mais la province de l'Alberta a déjà prévu la construction d'une autre route, elle veut agrandir cette infrastructure. Avant de dépenser de l'argent à cette fin, je pense que nous devrions étudier une autre possibilité, les services ferroviaires. Ces derniers n'ont jamais fait partie de notre processus de planification, et ils doivent en faire partie.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur McCain.

M. Benjamin: Il n'a répondu qu'à une question, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé. Je vous ai accordé deux fois plus de temps que vous n'en aviez.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, j'ai trois ou quatre questions auxquelles on pourrait répondre par un oui ou un non. Je l'espère en tout cas.

Croyez-vous actuellement qu'il sera nécessaire d'augmenter les tarifs ferroviaires? Les représentants des services ferroviaires nous ont dit qu'avec l'organisation actuelle, même une utilisation à 100 p. 100 ne serait pas rentable. Croyez-vous que les tarifs vont subir une augmentation supérieure à l'inflation? Je suppose que vous visez une autosuffisance relative, sinon l'autosuffisance complète.

M. Roberts: C'est notre but, mais il ne faut pas oublier que le relevé des profits et pertes d'une compagnie ferroviaire ne peut être comparé à celui d'une compagnie aérienne. Si les tarifs ferroviaires couvraient les mêmes coûts que les tarifs aériens, les services ferroviaires auraient quand même un déficit. Cela ne fait aucun doute.

M. McCain: Je n'essaie pas de vous mettre sur la sellette . . .

M. Roberts: Non.

[Text]

Mr. McCain: ... you have a very good knowledge of your subject, you have done an awfully good job tonight, and you are very much appreciated. But, just quickly, do you foresee a basic increase requirement in rates, if you are to approach self-sufficiency?

Mr. Roberts: A change in rates. There will probably be an increase in the general level of rates, yes. If you take the CN and CP systems and draw a level, there will probably be an increase in them, yes.

Mr. McCain: With your hydraulic levelling devices for turns, are the present railroad tracks so designed as to withstand the centrifugal force of trains going around the turns at increased speeds?

Mr. Roberts: Very definitely so.

Mr. McCain: Will there be another opportunity, before you get this thing in service, for member of the House—the Minister may have a lot more to say about this than you will, but I would like to put it out to you—to discuss your plans with you before they are absolutely finalized? Will there be any input? Is it only going to be provincial consultation, federal consultation, or do you think you might be back here before all the blueprints are a reality?

Mr. Roberts: I think we have to discuss our plans with everyone concerned. We have to have as much input to our plans as we possibly can. We are, of course, subject to the laws of the country and the wishes of Parliament.

Mr. McCain: From your knowledge of the subject, and it is extensive, do you foresee additional abandonment of present passenger services by rail as your co-ordinating program? Or do you see, perhaps, some alteration of existing programs or even a few extra trains put on to feed your transcontinental structures?

Mr. Roberts: I think there is going to be a change in the mix, Mr. McCain: in some places we will probably be adding trains, in other places we may be taking trains off and replacing them with other modes. That is a possibility, as well.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: Thank you very much.

The Chairman: We will stand Votes 46a and L56a.

I must say, Mr. Roberts, if you can motivate your officials and staff with the kind of motivation you have displayed here tonight, we should have one hell of a railroad.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

Mr. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

M. McCain: Vous possédez à fond votre sujet, et vous êtes un très bon témoin, un témoin très apprécié. Rapidement, prévoyez-vous une augmentation fondamentale du tarif, si vous voulez obtenir une certaine autosuffisance?

M. Roberts: Je prévois un changement dans le tarif. Il y aura probablement une augmentation du niveau général des taux, oui. Si on fait la moyenne des barèmes du CN et du CP, il y aura probablement une augmentation, oui.

M. McCain: Comme vous allez utiliser des stabilisateurs hydrauliques pour les courbes, les voies ferrées actuelles sont-elles conçues pour résister à la force centrifuge exercée par des trains roulant à des vitesses accrues?

M. Roberts: Absolument.

M. McCain: Les députés auront-ils l'occasion de discuter de vos plans avec vous avant que vous ne les mettiez à exécution? Le ministre pourrait peut-être nous donner plus de détails, mais je vous pose quand même la question. Allons-nous pouvoir apporter notre contribution? S'agira-t-il seulement d'une consultation fédérale-provinciale, ou prévoyez-vous nous revenir avant que les plans ne soient mis à exécution?

M. Roberts: Nous allons discuter de nos plans avec tous les intéressés. Nous avons besoin de toutes les contributions possibles. Nous sommes évidemment soumis aux lois du pays et aux désirs du Parlement.

M. McCain: Étant donné votre connaissance du sujet, et elle est vaste, prévoyez-vous abandonner d'autres services-voyageurs actuels, dans le cadre de votre programme de coordination? Prévoyez-vous modifier certains services existants ou encore mettre d'autres trains en service pour alimenter la ligne transcontinentale?

M. Roberts: Je crois qu'on va modifier la composition générale, monsieur McCain: À certains endroits, nous allons probablement ajouter des trains, et à d'autres, nous allons peut-être en supprimer, pour les remplacer par d'autres moyens de transport. C'est une autre possibilité.

Le président: Merci, monsieur McCain.

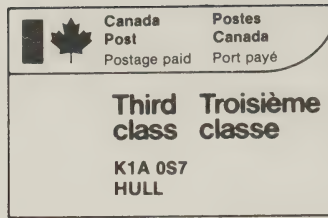
M. McCain: Merci beaucoup.

Le président: Nous allons réserver les crédits 46a et L56a.

Je dois vous dire, monsieur Roberts, que si vous pouvez susciter chez votre personnel le genre de motivation dont vous avez fait preuve ici ce soir, nous allons avoir des services ferroviaires sans pareil.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

M. Roberts: Merci beaucoup, monsieur le président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Frank Roberts, President and Chief Executive Officer.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Frank Roberts, président-directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, November 29, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 29 novembre 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1977-78 under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (A) 1977-1978 sous la
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977

Troisième session de la
trentième législature, 1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Allard	Condon
Benjamin	Douglas
Bussières	(<i>Bruce-Grey</i>)
Cadieu	Flynn
Caron	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Lapointe	McCleave
Loiselle	McKenzie
(<i>Saint-Henri</i>)	Ritchie
Masniuk	Roy (<i>Laval</i>)
Mazankowski	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 28, 1977:

Mr. Forrestall replaced Mr. Malone.

On Tuesday, November 29, 1977:

Mr. Masniuk replaced Mr. Forrestall;

Mr. Ritchie replaced Mr. McCain.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 28 novembre 1977:

M. Forrestall remplace M. Malone.

Le mardi 29 novembre 1977:

M. Masniuk remplace M. Forrestall;

M. Ritchie remplace M. McCain.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 29, 1977

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:12 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collette, Condon, Harquail, Lapointe, Loisel (Saint-Henri), Masniuk, Mazankowski, McCleave, McKenzie, Ritchie and Roy (*Laval*).

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, November 9, 1977 relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978. (*See Minutes of Proceedings for Monday, November 28, 1977*).

The Chairman called Votes 46a, 50a, and 56a under Transport.

The Minister answered questions.

Mr. McKenzie proposed to move,—That R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing Branch of the D.O.T be invited to appear as a witness before the Standing Committee on Transport and Communications to explain his telex of May 12, 1977 regarding Tomahawk Airways.

And a point of Order being raised as to the procedural acceptability of the motion, the Chairman reserved his decision.

At 10:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 NOVEMBRE 1977

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 12 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Condon, Harquail, Lapointe, Loisel (Saint-Henri), Masniuk, Mazankowski, McCleave, McKenzie, Ritchie et Roy (*Laval*).

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 9 novembre 1977 portant sur le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. (*Voir procès-verbal du lundi 28 novembre 1977*).

Le président met en délibération les crédits 46a, 50a et 56a sous la rubrique Transports.

Le ministre répond aux questions.

M. McKenzie propose,—Que M. R. L. Bolduc, directeur, instruction et licence aéronautique, ministère des Transports, soit invité à comparaître comme témoin devant le Comité permanent des transports et des communications pour expliquer son télégramme du 12 mai 1977 concernant Tomahawk Airways.

Un rappel au règlement est soulevé en ce qui concerne la recevabilité de la motion en matière de procédure et le président réserve sa décision.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 29, 1977

• 2012

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. Mr. Loiselle has graciously accepted to be the Whip of the Committee, and I would like to thank him for having accepted that.

Mr. Loiselle: I like the word "graciously", Mr. Chairman.

The Chairman: We will resume consideration of Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978, and call Votes 46a, 50a and L56a found on page 142 of the Blue Book:

DEPARTMENT OF TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 46a—Surface Transportation—Payments to VIA Rail Canada Inc. \$5,800,000

Vote 50a—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates and contributions—To authorize the transfer of \$5,735,000 from Transport Vote 45, Appropriation Act No. 3, 1977, for purposes of this Vote and to provide a further amount of \$22,750,000

Vote L56a—To authorize

(a) the Minister to purchase on behalf of and to hold in trust for Her Majesty in Right of Canada all of the issued common shares of VIA Rail Canada Inc. and to pay \$100,000 in consideration thereof; . . . \$100,000

The Chairman: We have appearing before us this evening the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, and I would ask Mr. Lang if he would like to name the officials that are with him this evening.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Yes, Mr. S. Cloutier, the Deputy Minister is here; Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Sinclair, Marine; Mr. Franche of the Harbours Board; Mr. McLeish of the Air Administration, and Mr. MacGougan, the Assistant Deputy Minister of Finance.

The Chairman: The Minister advises me that he does not have an opening statement, so we will get right to the questioning. The first on the list is Mr. McKenzie. Before we start, I think we have had general agreement that we will proceed as in the past, the first round of questioning will be 10 minutes, and the second round 5 minutes.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lang, over the past number of days there has been a number of questions raised in the House of Commons with regard to air safety problems in Northern Ontario and other parts of Canada, and there have been front page stories with

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 29 novembre 1977

[Translation]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Nous sommes assez nombreux pour entendre les témoignages. M. Loiselle a gracieusement accepté d'être notre whip, et j'aimerais l'en remercier.

M. Loiselle: J'aime le terme «gracieusement», monsieur le président.

Le président: Nous poursuivons l'étude du Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Je mets en délibération les crédits 46a, 50a et L56a à la page 142 du Livre bleu:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 46a—Transport de surface—Paiements à VIA Rail Canada Inc. \$5,800,000

Crédit 50a—Transport de surface—Subvention inscrite au Budget et contributions—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$5,735,000 du crédit 45 (transport) de la Loi No 3 de 1977 portant affectation de crédit, et pour prévoir un montant supplémentaire de . . . \$22,750,000

Crédit L56a—Pour autoriser

(a) le ministre à acheter et à détenir en fiducie, au nom de Sa Majesté du Chef du Canada, toutes les actions ordinaires émises par VIA Rail Canada Inc., et à verser \$100,000 à l'égard de celle-ci: . . . \$100,000

Le président: Nous entendons ce soir l'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports, et je lui demanderai de présenter ses collaborateurs.

L'hon. Otto E. Lang (Ministre des Transports): Oui, voici M. S. Cloutier, sous-ministre; M. S. D. Cameron, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Sinclair, Transports maritimes; M. Franche de la Commission des ports nationaux; M. McLeish de l'Administration des transports aériens et M. MacGougan, sous-ministre adjoint des Finances.

Le président: Le ministre me dit qu'il n'a pas de déclaration préliminaire, nous pouvons donc commencer les questions. Le premier nom sur la liste est celui de M. McKenzie. Tout d'abord, je crois que tout le monde souhaite que nous procédions comme par le passé, nous accorderons dix minutes à chaque membre pour le premier tour, et cinq minutes au second tour.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lang, au cours des derniers jours un certain nombre de questions ont été soulevées à la Chambre des communes au sujet des problèmes de sécurité aérienne dans le nord de l'Ontario et dans d'autres régions du Canada. Des

[Texte]

regard to the policing of aviation rules. As an example of one headline story that we have seen, it states:

Aviation safety across Canada and particularly in North-western Ontario is being jeopardized by the Ministry of Transport's failure to adequately enforce air regulations and take action against companies and individuals routinely engaged in illegal and dangerous practices.

Says a confidential report by two investigators for the federal ministry.

Now your answers in the House state that you are:

... postponing a decision to call a Royal Commission into air safety until ...

you have studied a report by two Transport investigators into the hair-raising experiences that they have experienced in Northern Manitoba.

• 2015

I am aware how important this issue is, and it goes back quite a number of years. I am quite familiar with two cases in Manitoba, one in particular, where a Beechcraft 18 aircraft crashed in St. James, Manitoba, on June 24, 1972, killing eight Indian children and the pilot. I tried to get as much information as I possibly could on this particular incident and I have heard stories saying that improper fuel was put into the aircraft. There also has been evidence that the pilot was not competent in handling this particular type of aircraft.

I have obtained information on an aircraft accident in Rimouski, Quebec, on May 24, 1973, where a DC-3 crashed and four people were killed. Your MOT report states:

The carrier did not comply with Ministry of Transport standards in pilot training.

And also:

The Ministry of Transport had been aware of the carrier's noncompliance for some time but had not effectively enforced the provisions of ANO 7.

Apparently this problem has been with us for a considerable period and nothing has been done about it.

Now, I have just received a copy of a Telex yesterday that was sent to your Winnipeg MOT office on May 12, 1977. It was a Telex that was released by R. L. Bolduc, Director, Aeronautical Licensing and Inspection Branch, Transport Canada. And I would like to read the contents of this Telex into the record, Mr. Chairman.

Having carefully reviewed your letter, April 27, 1977, and supporting documentation, Tomahawk Airways, it is not considered that you have a strong case for operating certificate suspension as provided under Section 703(a)

Now, this was sent to the MOT office in Winnipeg, Mr. Chairman.

Of the air regulations, there may be a case for charges under provisions of air navigation order, series 7, number 3. In any event, suspension action should not be taken until (1) you satisfy yourself in consultation with your

[Traduction]

articles portant sur l'application des règlements aéronautiques ont aussi paru à la une des journaux. Voici un exemple des articles que nous avons lus.

La sécurité aérienne, un peu partout au Canada et surtout dans le nord-ouest de l'Ontario est en danger parce que le ministère des Transports omet d'appliquer les règlements aériens et d'intenter des poursuites contre les sociétés et les particuliers usant de pratiques illégales et dangereuses.

C'est ce que dit le rapport confidentiel de deux enquêteurs du ministère fédéral.

Dans vos réponses à la Chambre, vous avez déclaré que vous

... retardiez la décision d'instituer une Commission royale d'enquête sur la sécurité aérienne jusqu'à ce que ...

vous ayez étudié le rapport rédigé par deux enquêteurs du ministère des Transports sur leurs expériences terrifiantes dans le nord du Manitoba.

Je connais l'importance de ce problème et il dure depuis quelques années. Je connais assez bien deux cas qui se sont produits au Manitoba surtout, l'un lorsqu'un avion Beechcraft 18 s'est abattu à St-James au Manitoba le 24 juin 1972 causant la mort de 8 enfants indiens et du pilote. J'ai tenté d'obtenir autant de renseignements que possible au sujet de cet accident, et certains m'ont dit que le combustible utilisé était de mauvaise qualité. D'autres ont dit que le pilote n'était pas apte à piloter un appareil de ce genre.

J'ai aussi reçu des renseignements au sujet d'un accident d'avion qui s'est produit le 24 mai 1973 à Rimouski au Québec: un DC 3 s'abattit causant la mort de 4 personnes. Le rapport du ministère des Transports déclare:

Le transporteur n'a pas respecté les normes du ministère des Transports quant à la formation des pilotes.

Le ministère des Transports était au courant de ce fait depuis quelque temps mais n'avait pas appliqué les dispositions d'ANO 7.

Il semble que ce problème existe depuis un certain temps et que rien n'a été fait pour le résoudre.

Je viens aussi de recevoir hier la copie d'un télex qui a été envoyé à votre bureau de Winnipeg le 12 mai 1977. Ce télex provenait de R. L. Bolduc, directeur de la Direction, inspection et licence aéronautique du ministère des Transports. J'aimerais le lire, monsieur le président.

Ayant lu avec soin votre lettre du 27 avril 1977 et les documents à l'appui, Tomahawk Airways, nous ne considérons pas que vous possédez toutes les preuves nécessaires pour obtenir une suspension du certificat aux termes de l'article 703(a).

Ce télex a été envoyé au bureau du ministère des Transports de Winnipeg, monsieur le président.

Parmi les règlements aériens, on pourrait peut-être intenter des poursuites en vertu du décret de la navigation aérienne, série 7 numéro 3. De toute façon, il ne faudrait prendre aucune mesure en ce sens avant (1) que vous

[Text]

Department of Justice representative that suspension action can be successfully defended, if necessary, in the Federal Court; (2) you fully consider the possibility of embarrassment to the Minister and any other potential political implications which may result from suspension action.

Now, I do not know what air safety has to do, Mr. Chairman, with embarrassment to a Minister after what I have read into the record today regarding 14 lives being lost due to air fatalities.

(3) you are prepared to defend your actions and judgment in the event of political representations for appeals to the Minister or other senior staff in this regard; and

(4) the operator is given opportunity to show cause why the proposed action should not be taken.

In this regard, 1.2 . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order, Mr. McKenzie. Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I think the point made by the hon. Member is a very good one. I do not want to deal with that. But are we not dealing with some specific votes under Supplementary Estimates (A)? If he uses ten minutes to make his point, that is going to leave the Minister short of time to reply to questions. At the previous meeting you mentioned that we have ten minutes for each member. If he uses ten minutes to make his point, he does not leave much chance for the Minister to respond. That is not fair.

Sir, are we not called to deal with a specific vote in Supplementary Estimates (A)?

The Chairman: Well, it has been the practice in most Committees to try to remain as relevant as possible to the vote in the Estimates. But there has been some wandering, and that goes on in all Committees. I would just ask the hon. member to allow the Minister to answer his question. If he takes his full ten minutes, then I hope I shall not have to cut the Minister off in his answer to the hon. member.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski on the point of order.

Mr. Mazankowski: Just on that point of order, and certainly not to belabour the point, I think it is quite true that you have been fairly flexible in allowing us sufficient latitude, at least in the meeting yesterday and, hopefully, you will today. But I do remind you, sir, and other members of the Committee, that there is provision for a vote of \$500,000 to be provided as an operating subsidy to the regional air carriers and I think Mr. McKenzie is quite justified in bringing up anything related to the operations of air carriers in this country because if you are going to have a regional air carrier system in place, certainly the question of safety applies to regional air carriers as well as to trunk carriers and the charter carriers.

[Translation]

n'avez consulté un représentant du ministère de la Justice afin de vous assurer que votre cause pourrait être défendue, au besoin, devant la Cour fédérale; (2) que vous ayez sérieusement réfléchi pour me causer aucun embarras au ministre et que vous ayez envisagé toute répercussion politique pouvant résulter de cette suspension.

Je ne vois pas comment la sécurité aérienne pourrait causer un embarras au ministre après ce que je vous ai dit aujourd'hui des 14 décès survenus lors d'accidents d'avion.

(3) que vous ne soyez disposé à justifier votre action et votre décision dans le cas d'intervention auprès du ministre ou des hauts fonctionnaires à cet égard, et

(4) que le transporteur n'ait eu l'occasion de démontrer pourquoi les mesures que vous proposez ne devraient pas être prises.

A cet égard, 1.2 . . .

M. Roy: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: A l'ordre, monsieur McKenzie. Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je crois que le député soulève un point vraiment valable. Je ne veux pas en discuter. Cependant, ne devons-nous pas discuter des crédits du Budget supplémentaire (A)? Si son exposé dure 10 minutes, le ministre n'aura pas le temps de répondre. Au cours de la réunion précédente, vous aviez dit que chaque député disposerait de 10 minutes. Si son exposé dure 10 minutes, le ministre n'aura pas le temps de répondre. Il me semble que ce n'est pas juste.

Monsieur, ne devons-nous pas discuter des crédits du Budget supplémentaire (A)?

Le président: Dans la plupart des comités, on tente de s'en tenir autant que possible aux crédits dans le budget. Cependant, on s'écarte parfois du sujet, et il en est ainsi dans tous les comités. Je demanderai simplement au député de permettre au ministre de répondre à sa question. J'espère que je ne serai pas obligé d'interrompre le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski, pour un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Il est vrai que vous avez été assez indulgent quant aux sujets abordés par les députés, du moins c'est ce qui s'est passé lors de la réunion d'hier, et j'espère que vous agirez de même aujourd'hui. Je vous rappelle que le Budget supplémentaire prévoit une subvention de \$500,000 aux transporteurs aériens régionaux. J'estime donc que M. McKenzie a entièrement le droit de soulever toute question ayant trait au fonctionnement des transporteurs aériens de notre pays, car si l'on doit mettre sur pied un réseau de transport régional, la question de la sécurité s'applique aussi bien aux transporteurs régionaux qu'aux transporteurs nationaux et aux vols nolisés.

[Texte]

• 2020

The Chairman: Order please. The vote to which, I believe, you are referring is again the Canadian Transport Commission vote and not the votes which we are discussing this evening. I am not going to cut off the time of Mr. McKenzie but I would hope you would come to your point, in order to let the Minister answer your questions.

Mr. McKenzie: It is very nice that everybody is concerned about my going to take ten minutes to read a question but I am not going to take ten minutes to read a question; and I would like to finish the full text of this telex that was sent by Mr. Bolduc in Ottawa. He goes on to say:

In this regard 1.2 1.3 inspection instructions should be used for guidance.

Mr. Roy: On the same point of order. Does it take the ten minutes he is allowed to read this telegram?

Mr. McKenzie: I have finished.

The Chairman: I have advised Mr. McKenzie that if he takes the ten minutes, then the Minister will not have the necessary time to answer the question.

Mr. Roy: If it is ten minutes per member, and if it takes ten minutes to make the point, then it is impossible to give the Minister a chance to answer.

Mr. McKenzie: On a point of order, Mr. Chairman. how much time have I taken?

The Chairman: You have taken about six minutes.

Mr. McKenzie: I have finished reading the text of this telegram. I know that Mr. Roy is the hatchet man for the Minister but he is not going to cut me off.

Some hon. Members: Oh! Oh! Oh!

Mr. Collenette: Shame! Shame!

The Chairman: Order. Order, please.

Mr. McKenzie.

An hon. Member: Withdraw that.

Mr. McKenzie: I will withdraw it.

An hon. Member: Good.

Mr. McKenzie: I know it is a big joke. I am talking about 14 people that have been killed in aircraft accidents—it is a big joke. If you want to cut me off.

The Chairman: I do not need any unnecessary debate across the table.

Mr. McKenzie, will you proceed with your statement, please.

Mr. McKenzie: Yes.

I want to ask the Minister if he is aware of this telex to the Winnipeg office which was sent on May 12, 1977. Did he authorize the sending of this telex; did he have any knowledge of this telex; and has there been any further telexes of this description to MOT safety inspectors so that there would be no embarrassment with regard to the ministry for these safety inspections?

Mr. Lang: No, Mr. Chairman I was not ware of the telegram at the time it was sent, nor did I authorize it

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le crédit que vous mentionnez se trouve sous la rubrique Commission canadienne des transports et ne fait pas partie des crédits dont nous devons discuter ce soir. Je ne vais pas interrompre M. McKenzie, mais je lui demanderai de terminer sa question afin que le ministre puisse répondre.

M. McKenzie: J'apprécie beaucoup que chacun s'inquiète que je ne prenne pas dix minutes pour lire la question, mais de toute façon, il ne me faudra pas dix minutes. J'aimerais terminer la lecture du télex qui a été envoyé d'Ottawa par M. Bolduc. Il poursuit:

A cet égard, il faudrait consulter les directives 1.2 et 1.3 portant sur la section.

M. Roy: Au sujet du même rappel au Règlement, la lecture de ce télégramme prendra-t-elle dix minutes?

M. McKenzie: J'ai terminé.

Le président: J'ai déjà dit à M. McKenzie que le ministre n'aura pas le temps de répondre à sa question s'il prend dix minutes.

M. Roy: Chacun dispose de dix minutes, et si son exposé prend dix minutes, le ministre n'aura pas l'occasion de répondre.

M. McKenzie: J'en fais un rappel au Règlement monsieur le président. Combien de temps ai-je pris jusqu'à maintenant?

Le président: Environ six minutes.

M. McKenzie: J'ai presque terminé la lecture du télégramme. Je sais que M. Roy est l'homme de main du ministre, mais il ne réussira pas à m'enlever la parole.

Des voix: Oh, oh.

M. Collenette: C'est honteux.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Monsieur McKenzie.

Une voix: Retirez vos paroles.

M. McKenzie: D'accord.

Une voix: Bien.

M. McKenzie: Je sais que c'est très drôle. Je vous dis que 14 personnes sont mortes dans des accidents d'avion, et vous trouvez cela très drôle. Si vous voulez m'enlever la parole...

Le président: Ces discussions sont inutiles.

Monsieur McKenzie, continuez je vous prie.

M. McKenzie: Oui.

Je veux demander au ministre s'il est au courant de ce télex qui a été envoyé le 12 mai 1977 au bureau de Winnipeg. Je voudrais savoir s'il a autorisé l'envoi de ce télex, s'il était au courant de ce télex, et si les inspecteurs de la sécurité du ministère des Transports en ont reçu d'autres du même genre exigeant que l'on évite de causer de l'embarras au ministre?

M. Lang: Non, monsieur le président, je n'étais pas au courant de ce télex lorsqu'il a été envoyé et je ne l'ai pas non

[Text]

specifically—it was, I am sure, part of a routine operation—and I do not know the explanation for some of the choices of words used in it, either. I was aware of it earlier today when I understood that a Toronto reporter had asked about the contents of this particular telegram. Other than that, I would not know anything about it. I do not think it is very relevant to any of the other things to which Mr. McKenzie referred, either.

Mr. McKenzie has a rather easy way of drawing assumptions about people being guilty of things and liable for things . . .

Mr. Benjamin: Shame!

Mr. Lang: . . . and I have some responsibility and so does my Department to proceed in a more orderly fashion and not accuse people without appropriate evidence. We try to be sensible about the people who are involved on the other side, too, instead of abusing the privileges of a member by simply labelling him and drawing his conclusions without due process.

Mr. McKenzie: Thanks for your comments . . .

Mr. Lang: Oh, you are very welcome.

Mr. McKenzie: . . . and I am not drawing any assumptions. I am referring to the comments in this telex which was sent by a director of your aeronautical licensing branch. I was not reaching any assumption.

Mr. Lang: You had earlier, though.

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. Lang: And I think, quite unfairly; almost certainly, once again, because it is your characteristic.

Mr. McKenzie: I have touched a nerve, no doubt.

But I am asking you . . .

Mr. Lang: You do touch a nerve when you . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. McKenzie: I am asking you: do you agree with the contents of this telex? This is almost a threat, and this is the type of complaint that your MOT inspectors have had levelled against them for a number of years.

I have heard this for the last five years, but they have not been able to present me with any evidence until yesterday; I finally have some evidence to back up the complaints with regard to your department and with regard to safety.

• 2025

Will you be taking some action against Mr. Bolduc? Do you condone this type of direction towards your safety inspectors? Then there are the hair-raising Northwestern Ontario flights that two of your investigators experienced.

Mr. Lang: I think, Mr. Chairman, it would be useful if the member would go to one question or the other and not try to combine the two in, again, a totally unfair and misleading fashion, which is his characteristic tactic. The telegram has words in it that I do not think are appropriate or wise or sensible, and obviously I would want to see them changed.

[Translation]

plus autorisé. Je suis certain qu'il s'agissait d'un télex de routine, et je ne sais comment expliquer l'emploi de certains mots. J'ai été mis au courant plus tôt aujourd'hui lorsque j'ai appris qu'un journaliste de Toronto avait posé des questions au sujet de ce télégramme. Autrement, je n'en aurais rien su. Je ne crois pas non plus qu'il se rapporte aux autres questions qu'a soulevées M. McKenzie.

M. McKenzie a beaucoup de facilité pour bâtir des hypothèses sur la culpabilité et la responsabilité de certaines personnes . . .

M. Benjamin: C'est honteux!

M. Lang: Cependant, mon ministère et moi-même devons procéder d'une façon plus réglementaire et ne pouvons accuser les gens sans preuve. Nous tentons de tenir compte également des autres personnes concernées plutôt que de faire abstraction des privilèges d'un député en tirant des conclusions sans preuve.

M. McKenzie: Je vous remercie de vos observations . . .

M. Lang: Ce n'était rien du tout.

M. McKenzie: Je ne fais pas d'hypothèse. Je me reporte au contenu de ce télex qui a été envoyé par le directeur de la Direction de la licence aéronautique. Je ne tire aucune conclusion.

M. Lang: Vous l'avez fait tantôt, cependant.

M. McKenzie: Oui.

M. Lang: Et j'estime que vous l'avez fait d'une façon tout à fait injuste en fait, j'en suis certain parce que c'est une de vos spécialités.

M. McKenzie: J'ai touché la corde sensible, c'est certain.

Mais je vous demande . . .

M. Lang: Vous touchez certainement la corde sensible lorsque vous . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McKenzie: Je vous demande si vous approuvez le contenu de ce télex? Il s'agit presque d'une menace, et c'est le genre de plainte que reçoivent les inspecteurs de votre ministère depuis quelques années.

J'en entends parler depuis cinq ans, mais on n'a jamais pu me présenter de preuve avant hier. J'ai finalement obtenu des preuves à l'égard des plaintes qui ont été faites au sujet de votre ministère et de la sécurité.

Allez-vous prendre des mesures contre M. Bolduc? Condamnez-vous de telles directives? De plus, deux de vos enquêteurs disent avoir vécu des expériences terrifiantes dans le Nord-Ouest de l'Ontario.

M. Lang: Monsieur le président, il vaudrait mieux que le député pose l'une ou l'autre question plutôt que de tenter de les relier d'une façon totalement injuste et trompeuse, comme c'est son habitude. Le télégramme contient des termes qui ne me semblent ni appropriés ni sensés, et évidemment je voudrais qu'on les change.

[Texte]

The fact of the matter is, however, that an essential message is involved, one which probably is worth drawing to the attention of our enforcement people. It is one of those dilemmas that I would hope honourable members would weigh very carefully; that is, that while we have an enforcement job to do, we also have to be somewhat careful about the civil liberties of the people against whom the enforcement takes place. There are some who would want us to have arbitrary powers just to walk in and take away licences and throw them out the window without regard to the people who are flying the aircraft, without regard to the communities who are receiving service. It has not been our practice to do that; indeed, I do not think the courts of this land would allow it, although putting a person in Parliament and allowing him to make all kinds of accusations gives Mr. McKenzie freedoms that go against civil liberties beyond anything to which I have referred.

Now that, I say, is the balance that has to be struck, and I will seriously over the years, over the days, be asking members of this Committee to weigh that balance. I do not expect, Mr. Chairman, very much help from Mr. McKenzie in trying to weigh that balance, given the way he is approaching this matter now, but I will want other members of this Committee to bear in the balance the civil liberties of the people who are involved, and not just assume that on the basis of a suspicion, any inspector can simply make a judgment and be judge and executioner at the same moment without serious consequences for other interests.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Harquail.

Mr. McKenzie: On a question of privilege, Mr. Chairman. The Minister has made very serious accusations against me on charges that I have made, and allegations. I was referring strictly to this . . .

The Chairman: Order, please. Mr. McKenzie, I do not consider that a question of privilege. He has not attacked you directly.

Mr. McKenzie: Oh, yes; yes, he has.

The Chairman: I will put you on the second round, sir, when you can continue your questioning. Right now I will recognize Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Through you to the Minister, last evening we had Mr. Roberts here, and I felt that the majority of the members of the Committee would agree that we were all very impressed with his enthusiasm and his attitude toward his new position as president of VIA Corporation. I want to ask you through the Chairman, Mr. Minister, about the service we will be receiving in the East, the Montreal to Halifax run, in so far as rail passenger service is concerned. I would also like to learn from you of the plans for air passenger service in Eastern Canada, and I am speaking again specifically about moving the passengers east within the four Atlantic provinces. Also, maybe your comment regarding the new agreements between Air Canada and EPA on the recent announcements.

Starting off with VIA and your announcement of the amount of money that is being allocated for the acquisition of

[Traduction]

Le fait est cependant que ce télégramme contient aussi un message essentiel qu'il faut faire comprendre aux gens chargés de l'application de la loi. C'est l'un de ces dilemmes auxquels nous nous heurtons et que les députés devraient considérer attentivement. Il est vrai que nous devons appliquer les règlements, mais nous devons aussi respecter les libertés civiles des gens visés par cette application. D'aucuns aimeraient que nous ayons le pouvoir arbitraire de retirer les permis sans autre forme de procès et sans tenir compte des pilotes et des collectivités desservies. Nous ne l'avons jamais fait par le passé et je ne crois pas que les tribunaux de notre pays le permettraient, bien qu'il n'ait pas de pire façon d'enfreindre les libertés civiles que d'élire une personne comme McKenzie et lui permettre de prononcer toutes sortes d'accusations.

C'est donc là l'équilibre qu'il faut chercher à atteindre et je demanderai toujours aux députés du Comité de considérer les deux aspects du problème. Je ne m'attends pas, monsieur le président, à ce que M. McKenzie nous aide à atteindre cet équilibre, étant donné l'attitude qu'il a adoptée, mais j'aimerais que les autres membres du Comité se préoccupent des libertés civiles des intéressés. On ne peut supposer qu'en se fondant sur un soupçon un inspecteur peut simplement rendre une décision, être le juge et l'exécutant au même moment, sans nuire gravement à d'autres intérêts.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Harquail.

Mr. McKenzie: Une question de privilège, monsieur le président. Le ministre m'a accusé d'avoir fait certaines allégations. Je me reportais uniquement au . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur McKenzie, il ne s'agit pas d'une question de privilège. Il ne vous a pas attaqué directement.

Mr. McKenzie: Oh si.

Le président: J'incris votre nom au deuxième tour, vous pourrez continuer vos questions. Pour l'instant je donne la parole à M. Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Hier soir nous avons entendu M. Roberts et la majorité des membres du Comité conviendront que nous avons été vraiment impressionnés par son enthousiasme pour son nouveau poste de président de VIA corporation. Je voudrais demander au ministre quel service ferroviaire de voyageurs sera offert dans l'Est, pour le trajet Montréal-Halifax. J'aimerais aussi savoir quel service aérien pour les voyageurs on envisage d'organiser dans l'Est du Canada. Je parle de façon très précise des vols vers l'Est ou à l'intérieur des quatre provinces de l'Atlantique. Vous pourriez peut-être aussi commenter les ententes qui ont été conclues récemment entre Air Canada et l'EPA.

Vous avez annoncé qu'un montant serait consacré à l'acquisition d'un nouvel équipement pour VIA Rail. Dans quelle

[Text]

new equipment, how much of that equipment are we going to see put into service in Atlantic Canada on the Maritime run, and what can we see in terms of improvement of the roadbed and the utilization and implementation of this new equipment and new service? Can you give this Committee any information as to possible guarantees, if any, or assurances that we are going to share in the new directions we are moving in now through VIA in the East, in the Maritimes, as well as in Central Canada and Western Canada?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would first of all like to say how much I appreciate the member's use of the word "enthusiasm" in connection with Mr. Roberts. I think that is the major thing that has happened to rail passenger service, and Mr. Roberts characterizes it . . .

Mr. Benjamin: Right on.

• 2030

Mr. Lang: . . . determines to make a go of it. It was that enthusiasm which, as much as anything, convinced us all in the government that we ought to go for the larger order of train sets rather than the smaller order that we had held open as a possibility. We decided to give Mr. Roberts and VIA Rail the chance to put some of that newer equipment in the West and in the Atlantic rather than just in the corridor, which is of course the prime area for moving people, because that is where the great number of Canadians are.

I do not know Mr. Roberts' plan for the actual use of those trains as they come onstream but he will be developing that in the two years that he has between now and that time. In the meantime it is his intention to see that the equipment that is available is refurbished and brought up to a far higher standard, and that includes the day-liner type of equipment for various services.

The actual runs in the Atlantic between Montreal and Halifax and the total service will only be determined after the CTC has produced its further analysis of that situation. But I think quite apart from the old paths where the CTC had to preserve the service, because it was on a downgraded basis and continually getting worse, we may be in a new era with VIA Rail and Mr. Roberts trying to find places where the service can be marketed so that we can attract people back to the trains. And I am sure Mr. Roberts will certainly have the Atlantic in mind.

The LRC equipment has the advantage of being able to accomplish pretty good speeds on relatively ordinary rail lines without the amazing improvements that may be required for other kinds of equipment, and that is one of the reasons for its selection.

Mr. Harquail: Thank you, very much, Mr. Minister, for that answer. I only hope that, when you have the opportunity, you will keep an abiding interest in your discussions with VIA and Mr. Roberts about providing that type of acceptable standard of service in the Maritimes, particularly up through the northern New Brunswick border next to the Quebec area.

[Translation]

mesure cet équipement sera-t-il utilisé dans les provinces maritimes et que fera-t-on pour améliorer la superstructure de la voie et rendre plus efficace l'utilisation de cet équipement? Pouvez-vous assurer les membres du Comité que chaque région, les provinces Maritimes, le centre du Canada et l'Ouest du Canada, recevra sa part du nouveau programme que nous allons mettre sur pied par l'entremise de VIA?

M. Lang: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord vous dire combien je suis heureux que le député ait parlé d'enthousiasme au sujet de M. Roberts. C'est le changement le plus important qu'a subi le service ferroviaire de voyageurs, et M. Roberts en est l'image même . . .

M. Benjamin: Bravo!

M. Lang: Il est déterminé à agir. C'est cet enthousiasme qui, surtout, a convaincu le gouvernement d'opter pour un plus grand nombre de trains que prévus. Nous avons décidé de permettre à M. Roberts et au service VIA d'installer cet équipement neuf dans l'Ouest et dans la région de l'Atlantique plutôt qu'uniquement dans le corridor où évidemment les voyageurs sont en plus grand nombre puisque c'est là qu'habite la plupart des Canadiens.

J'ignore comment M. Roberts entend utiliser ces trains au fur et à mesure où ils arriveront, mais il a deux ans pour s'organiser. Entretemps, il a l'intention d'améliorer le plus possible l'équipement disponible, y compris l'équipement utilisé quotidiennement dans les divers services.

C'est seulement lorsque la société aura analysé davantage la situation que l'on établira le parcours dans la région Atlantique entre Montréal et Halifax, ainsi que l'ensemble du service. Mais contrairement aux anciens parcours où la CCT voulait maintenir le service déjà très mauvais et dont la qualité allait en diminuant, nous entrons peut-être dans une ère nouvelle avec le service VIA, et M. Roberts tentera de trouver des endroits pour commercialiser le service de façon à attirer plus de voyageurs. Je suis persuadé que M. Roberts envisage des projets pour la région atlantique.

Le matériel LRC a l'avantage de pouvoir atteindre des vitesses assez considérables sur des rails ordinaires sans qu'il soit nécessaire de faire les améliorations qu'exigeraient d'autres types d'équipement, et c'est là l'une des raisons pour lesquelles on l'a choisi.

M. Harquail: Je vous remercie beaucoup, monsieur le Ministre, de cette réponse. J'espère seulement que lorsque vous en aurez l'occasion, dans le cadre de vos discussions avec VIA rail et M. Robert vous continuerez de manifester ce vif intérêt pour l'établissement de normes de service acceptables dans les Maritimes, plus particulièrement au nord du Nouveau-Brunswick dans la région avoisinante du Québec.

[Texte]

On the question that we discussed last year, I am still very curious to learn what policies or actions or directions Transport might CTC to encourage other carriers, such as EPA or other regional or private air carriers, to provide a service linking the four Atlantic provinces?

Mr. Lang: We have had some pretty good discussions between Air Canada and EPA which did encourage some more sensible operations for the economic benefit of both, and therefore the passengers. If they can make their runs more efficient then they can avoid increasing fares and in general do better. The whole questions of the future of service in the Atlantic may depend a bit upon carriers willing to come forward to provide service. We are in the discussion stage of a new policy statement in regard to domestic air carriers and the particular roles to be identified for each of them, but that would not have to hold up application by carriers, whether EPA or primary level carriers, for the provision of additional services. We have a significant number of airports and we are putting a new airport in at St. Leonard, and I certainly look forward to progressive applications to provide service to the communities of the Atlantic.

Mr. Harquail: So I can take from that that your position would be one of encouraging your people within your Department to do whatever possible to encourage the private entrepreneur or the larger airline or whoever to go through the necessary process of application in order to meet the CTC regulations and standards so that we will eventually see a linkup of the four Atlantic provinces, so that one can travel east as well as going west to Montreal, Ottawa or Toronto. Is that something that your people would be able to do in an active and progressive way?

Mr. Lang: Our major role in the ordinary course is to provide facilities, then the carriers have to determine what the need is and provide the right aircraft for that need, and that is something we certainly would look forward to. We do not really need very often to do more than that. The carriers do tend to come forward on their own when the facilities are there and the traffic is there.

• 2035

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a couple of questions with regard to Vote 66a: the payment of \$22.251 million to the CNR for deficits arising during the period 1974-75; errors that have arisen in the computation of subsidies under the provisions of the Railway Act. It is noted that the error for 1974 is \$1.79 million, which I understand then, Mr. Minister, would increase the deficit for CNR during that period of time to \$39.5 million roughly; and the additional \$20.4 million would then increase the deficit in

[Traduction]

Au sujet de la question dont nous avons discuté l'an dernier, je suis encore très curieux de savoir quelle politique, quelles mesures ou quelles directives le ministère des Transports prendra en collaboration avec la CCT afin d'encourager d'autres transporteurs, tel que EPA ou d'autres transporteurs aériens régionaux ou privés, à offrir un service reliant les quatre provinces de l'Atlantique?

M. Lang: Nous avons eu des échanges intéressants avec les sociétés Air Canada et l'EPA, ce qui les a encouragées à prendre des mesures dans leur intérêt financier à toutes deux, et par conséquent dans l'intérêt des passagers. Si ces compagnies peuvent rendre leur service plus efficace, elles pourront éviter d'augmenter les tarifs et obtenir un meilleur rendement. Toute la question de l'avenir de ce service dans la région de l'Atlantique dépendra des transporteurs qui voudront venir offrir ce service. Nous sommes présentement en train de discuter une nouvelle déclaration de politique à l'égard des transporteurs aériens intérieurs et du rôle particulier de chacun, mais cela ne retardera pas nécessairement les demandes des transporteurs, qu'il s'agisse de l'EPA ou d'un autre, en vue de la prestation de services supplémentaires. Il existe présentement un assez grand nombre d'aéroports et nous sommes en train d'en construire un autre à Saint-Léonard. Je dois dire que j'ai hâte de recevoir des demandes en vue d'offrir le service dans les communautés de l'Atlantique.

M. Harquail: Donc, dois-je comprendre que vous encouragez les employés de votre ministère à faire leur possible pour amener l'entrepreneur privé ou les plus grandes sociétés de transport aérien à faire les demandes conformément aux règles et aux normes de la CCT de façon à pouvoir relier les quatre provinces de l'Atlantique, ce qui permettra aux Canadiens de pouvoir voyager aussi facilement dans l'Est que dans l'Ouest. Croyez-vous que les fonctionnaires de votre Ministère pourront agir rapidement et efficacement?

M. Lang: Notre rôle principal consiste à offrir des installations, et c'est aux transporteurs qu'il incombe de déterminer quels sont ces besoins et de prévoir les appareils nécessaires pour répondre à ces besoins, et nous avons certainement hâte d'en arriver là. Très souvent, nous n'avons pas besoin de faire davantage. Lorsqu'il y a des installations et des passagers, les sociétés de transports viennent habituellement de leur propre chef.

M. Harquail: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Je vous remercie monsieur Harquail. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je désire poser au ministre quelques questions au sujet du Crédit 66a: le paiement de 22,251 millions de dollars à la compagnie des chemins de fer nationaux correspondant au déficit des années civiles 1974 et 1975; il s'agit là d'erreurs commises dans le calcul des subventions en vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer. On remarque que l'erreur pour l'année 1974 se chiffre à 1,79 million, ce qui, sauf erreur, monsieur le ministre, porterait le déficit du CN pendant cette période à 39,5 millions environ;

[Text]

1975 to approximately \$36.8 million, if I have my figures correct. In 1976, there was a profit reported by CNR of some \$11.7 million approximately, and when you look at that figure in the light of the previous year's performance it would indicate a turnaround of some \$50 million since 1974, for example. I think the question that I want to ask, Mr. Chairman, to the Minister, is, how can we be sure that this \$22 million was not applied to 1976, and can he ensure that two or three years hence we will not have a repetition of this same kind of an error?

Mr. Lang: I think the auditors will make it clear in due course how it is applied. All I can say is that it is a deduction that was recovered as soon as the error was discovered. This amount is paid, recognizing that the deficits would have been larger in the two years of overpayment, and that we would in that case have paid the difference in those two years. This restores the Canadian National to its previous position. I do not know if anyone can assure somebody against an error's occurring, but I can assure you that the CN is operating constantly more effectively, I think, and is producing better. A great deal of increased productivity is going on in terms of revenue miles, given the capital and labour input.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, is the Minister satisfied then with the explanation he obviously received from both parties as to why the error occurred, why it took so long to discover? Is he then happy and satisfied with the present accounting procedures, and will it have an impact upon 1977 revenues? Why have we not experienced this before? Has there been a change in the method of application? Has there been a change in the accounting procedures, and if so, why? And are you satisfied, Mr. Minister, that the accounting procedures are in fact correct? It is strange to me that after a period of three years this error would crop up in, say, June or July of 1977 or it occurred back in 1973.

Mr. Lang: I accept the explanation. "Satisfied" is not necessarily a word one would use about any error that turns out to have been the result of a miscalculation or an inappropriate accounting, in which both the Canadian National and the Canadian Transport Commission, in effect, were involved, which neither one of them noticed. However, when it was noticed it was put right, and I accept that in a straightforward fashion. I am sure both of them are much more alert to the problem as a result.

Mr. Mazankowski: We are dealing with \$22 million here, Mr. Chairman, which is certainly not an insignificant amount even with an operation the size of the CNR. I find it very hard to visualize an error of the magnitude of \$20 million in one instance, \$1.7 million in another, occurring and then taking three years to discover that the error was in fact made. Have your officials investigated all the elements surrounding this particular situation?

[Translation]

et les 20,4 millions supplémentaires porteraient le déficit de 1975 à environ 36,8 millions, si mes chiffres sont exacts. En 1976, le CN a fait état d'un bénéfice d'environ 11,7 millions; si l'on examine ce chiffre à la lumière de celui de l'année précédente, il y a une différence de quelque 50 millions depuis 1974, par exemple. La question que je désire poser au ministre est la suivante: Comment peut-on être certain que ces 22 millions n'ont pas été appliqués à l'année 1976, et peut-il nous assurer que d'ici deux ou trois ans ce genre d'erreur ne se répètera pas?

M. Lang: Les vérificateurs sauront vous indiquer en temps et lieu comment ces chiffres sont appliqués. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il s'agit là d'une déduction qui a été recouvrée dès que l'erreur a été décelée. Ce montant est payé, compte tenu du fait que les déficits auraient été plus considérables pendant les deux années où il y a eu des paiements excessifs, et que, dans ce cas, la différence aurait été payée pendant ces deux années. Ceci ramène le CN à sa position antérieure. Je ne sais pas si quelqu'un est en mesure d'assurer qu'il n'y aura plus d'erreur, mais je puis vous assurer que le CN fonctionne plus efficacement et que ses résultats sont meilleurs. La productivité a beaucoup augmenté en termes de revenus par mille, compte tenu de l'apport en capital et en main-d'œuvre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre est-il satisfait des explications que les deux parties lui ont fournies quant à la cause de cette erreur et la raison pour laquelle il a fallu tant de temps pour la découvrir? Est-il satisfait des méthodes actuelles de comptabilité et est-ce que cela aura des répercussions sur les recettes de 1977? Pourquoi cela ne s'est-il jamais produit auparavant? A-t-on changé la méthode d'application? A-t-on changé les méthodes de comptabilité, et dans l'affirmative, pourquoi? Et croyez-vous, monsieur le ministre, que les méthodes de comptabilité sont exactes? Il me paraît assez étrange que cette erreur surgisse après une période de trois ans, c'est-à-dire en juin ou juillet 1977, alors qu'elle s'était produite en 1973.

M. Lang: J'ai accepté l'explication qu'on m'a fournie. Je ne crois pas que l'on puisse dire que j'étais «satisfait» d'une erreur due à de mauvais calculs ou à des méthodes insatisfaisantes de comptabilité, alors que le Canadien national et la Commission canadienne des transports, qui étaient responsables, n'ont rien remarqué. Toutefois, lorsqu'on a finalement remarqué l'erreur, on l'a rectifiée. J'ai accepté cette explication. Je suis persuadé que les deux parties en cause auront désormais l'œil ouvert.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il est ici question montant de 22 millions, ce qui n'est pas une somme insignifiante, même lorsqu'il s'agit d'une exploitation de l'envergure du CN. Je trouve assez difficile de concevoir qu'une erreur de 20 millions de dollars dans un cas, puis de 1.7 million dans un autre cas, puisse se produire et qu'il faille ensuite trois ans avant de les découvrir. Les responsables de votre ministère ont-ils fait une enquête sur tous les éléments concernant cette situation?

[Texte]

• 2040

Mr. Lang: I think the explanation is very simple and has been given, and as far as I am concerned that settles the matter.

Mr. Mazankowski: It was simply an error in calculation. There was nothing more than that.

Mr. Lang: That is right.

Mr. Mazankowski: There was not a change in accounting procedures or anything of that nature that you are aware of.

Mr. Lang: Obviously there was a different way of counting or we would not have had the error only in 1973-74 and not in 1972 and 1975.

Mr. Mazankowski: If there has been a change in accounting, has the change now been properly implemented? Are you satisfied now that the present method of calculating and applying the subsidies is satisfactory?

Mr. Lang: I am satisfied that the CTC would have been very much conscious of this kind of problem when they discovered it and found that they had not discovered it earlier. I know they have gone about their business of making sure it is less likely to happen.

Mr. Mazankowski: Justice Hall in his report came down fairly critically of the manner in which the CTC had in fact handled the subsidies due and payable to the railways. As a matter of fact, one of his recommendations was to the effect that on or before July 31 the CTC should report to you, sir, identifying the legal and costing issues which became an issue during the course of his investigation. Have you as Minister in charge of this important portfolio looked at the recommendation of Mr. Hall, and are you going to take some specific actions in pursuing the recommendation he has advanced?

Mr. Lang: I did almost immediately discuss it with the CTC and received from them an explanation which included the question of the figures and facts they really needed from Canadian National in order to make further progress with the claims. I drew their attention to the importance attached to it by Hall, and as part of the implementation of the Commission asked them to try to make sure that they and the CN got together in reconciling facts and figures where there were differences in order to lessen the delay in making payments.

Mr. Mazankowski: I trust that has been done. I also understand that some of the information Mr. Justice Hall requested was not forthcoming from the CTC. Have you taken any action in that regard, or is that information now available, perhaps to this Committee?

Mr. Lang: I am not sure that really was substantiated in fact. The payments are in a better position now. Of course, a good deal of the information on costing is available to the CTC from the railways, and now as a result of the action we took a few years ago is available to all the provinces. A lot of it is available on a confidential basis because of the nature of the costing information involved.

[Traduction]

M. Lang: En ce qui me concerne, l'explication est fort simple et la question est désormais réglée.

M. Mazankowski: Il s'agissait tout simplement d'une erreur de calcul. Rien de plus.

M. Lang: C'est exact.

M. Mazankowski: Il n'y a pas eu de changement dans les méthodes de comptabilité ni autre chose de cette nature.

M. Lang: La méthode de calcul a certainement changé, car il y aurait eu d'autres erreurs que celles commises en 1973 et en 1974.

M. Mazankowski: S'il y a eu un changement, a-t-il été appliqué adéquatement? Croyez-vous que la méthode actuelle de calcul et d'application des subventions sont satisfaisante?

M. Lang: J'imagine que le CGT a dû être très consciente de ce genre de problème lorsqu'elle a découvert l'erreur plusieurs années plus tard. Je sais que la Commission a pris des dispositions afin de diminuer de tels risques à l'avenir.

M. Mazankowski: Dans son rapport, le juge Hall s'est montré assez critique de la façon dont la CCT s'est occupée des subventions des chemins de fer. En fait, il a, entre autres, recommandé que la CCT vous fasse avant le 31 juillet un rapport identifiant les questions juridiques et financières rencontrées dans le cadre de son enquête. A titre de ministre responsable de cet important portefeuille, avez-vous examiné la recommandation du juge Hall, et allez-vous prendre des mesures précises afin d'y donner suite?

M. Lang: J'en ai presque immédiatement discuté avec la CCT qui m'a remis une explication portant sur la question des chiffres et des faits que la CN doit obligatoirement lui remettre pour qu'elle puisse donner suite aux requêtes. J'ai souligné l'importance qu'attache le juge Hall à cette question, et dans le cadre de l'application j'ai demandé à la Commission d'examiner les faits et les chiffres avec le CN, chaque fois qu'il existe des différences afin de diminuer les retards dans les paiements.

M. Mazankowski: J'imagine que cela a été fait. Je crois également comprendre que certains des renseignements que le juge Hall avait demandés à la CCT ne lui ont pas été fournis. Avez-vous pris des mesures à cet égard, ou alors ces renseignements sont-ils maintenant disponibles, et le Comité pourrait-il en prendre connaissance?

M. Lang: Je ne crois que nous ayons eu ces renseignements. En ce qui concerne les paiements, la situation est plus favorable maintenant. Évidemment, la société a accès à de nombreux renseignements sur les coûts auprès des chemins de fer, et suite à des mesures que nous avons prises il y a quelques années, ces renseignements sont disponibles à toutes les provinces. Bon nombre de ces renseignements conservent leur caractère confidentiel, étant donné leur nature.

[Text]

Mr. Mazankowski: With respect to the \$30 million that is provided for under "Surface Transportation" I wonder, Mr. Chairman, if the Minister could outline specifically what the \$30 million is ear-marked for?

Can you provide us with a breakdown of where those funds will be expended? Can we readily identify the branch lines or the specific areas in which this \$30 million will be allocated? If so, would that information—if you do not have it now, perhaps you could table it or append it to the proceedings.

Mr. Lang: The information as to where the work is done is fully available. The \$30 million involved an equipment purchase of \$23 million and on-line costs of about \$17 million. The railways did indicate to me that when we were looking at rehabilitation that about \$100 million worth of work was effectively all they could expect to do in the basic working years of 1977-78, largely because of limitations in the number of ballast cars and other pieces of equipment available to them, as well as ballast itself, and we therefore worked out the \$100 million, which included the purchase of about \$47 million worth of equipment in the two-year period.

• 2045

Mr. Mazankowski: What kind of equipment is that?

Mr. Lang: Essentially ballast cars and dumper cars. Those are the main ones. There are I think some 1,000 ballast cars in total and I am not sure that I have the exact figure over the two-year period of the dump cars available. And there are some other specialized pieces of equipment, I believe a couple of sleds, as they are called, the pieces of equipment which allow the tracks to be raised, the old ties to be knocked out and new ties put in all in one operation in preparation of reballasting.

We also have identified exactly and completely line by line and mile by mile the work to be done on line, whether it be ballast or ties or rails or bank widening.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, if the Minister would be prepared to table that information. Perhaps we could append it to today's proceedings.

Mr. Lang: I would certainly be prepared to get it. I do not have it with me but I would be very glad to get it.

Mr. Mazankowski: I think that would be most helpful.

The Chairman: Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: I have one final question, Mr. Chairman. There seems to be a feeling that now prevails to the effect the government is not quite as anxious to move in the area of adopting some of the major recommendations of the Hall Report, for example the establishment of the Prairie Rail Authority, under which the upgrading and the future of the lines in question was to be ascertained, together with, perhaps a point which is becoming one of the most contentious issues, the future disposition of the lines which are abandoned. I understand that the provincial governments and the federal

[Translation]

M. Mazankowski: En ce qui concerne les 30 millions prévus sous la rubrique «transport de surface», le ministre peut-il nous expliquer à quelles fins cette somme est destinée?

Pouvez-vous nous donner une ventilation des dépenses auxquelles ces fonds seront affectés? Peut-on identifier de façon précise les fins auxquelles ces 30 millions serviront? Dans l'affirmative, si vous n'avez pas ces renseignements avec vous, pouvez-vous nous les remettre plus tard ou les annexer au compte rendu d'aujourd'hui?

M. Lang: Ces renseignements sont à votre disposition. Ces 30 millions sont répartis de la façon suivante: 23 millions ont servi à acheter du matériel et 17 millions serviront à l'entretien. Les chemins de fer m'ont indiqué que pour les réparations on ne pouvait espérer effectuer plus de 100 millions de dollars de travaux au cours des années 1977-1978, surtout à cause du nombre limité de wagons de ballast et autres outils, et aussi parce qu'on manquait de ballast. Nous avons donc, sur ces 100 millions de dollars, consacré 47 millions à l'achat de matériel au cours de cette période de deux ans.

M. Mazankowski: Quel genre de matériel?

M. Lang: Essentiellement des wagons de ballast et des déchargeurs. Je crois qu'il y a au total quelque 1,000 wagons de ballast et je ne sais pas si j'ai ici le chiffre exact pour les déchargeurs disponibles au cours de ces deux années. Or il y a d'autres outils spécialisés, deux glisseurs, ces machines qui permettent de soulever les voies, tout en changeant les traverses avant de reballaster.

Nous avons d'autre part déterminé exactement et complètement, ligne par ligne et mille par mille, le travail à accomplir, qu'il s'agisse de ballast, de traverse, de rail ou d'élargissement des devers.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre voudrait-il bien déposer ces renseignements. Nous pourrions ainsi les annexer aux délibérations d'aujourd'hui.

M. Lang: Je ne demande pas mieux que de les obtenir. Je ne les ai pas ici, mais je vous les fournirai.

M. Mazankowski: Je crois que ce sera très utile.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: J'ai encore une question, monsieur le président. Il semble qu'aujourd'hui le gouvernement n'est pas aussi pressé d'adopter certaines des principales recommandations du rapport Hall, notamment l'établissement de la *Prairie Rail Authority* qui devait permettre d'améliorer les lignes, d'assurer leur avenir et de s'occuper d'un des problèmes probablement les plus difficiles aujourd'hui, à savoir l'utilisation des lignes abandonnées. Je crois que les gouvernements provinciaux et le ministère fédéral des Transports ne sont absolument pas d'accord sur ce dernier point.

[Texte]

Ministry of Transport are at loggerheads with respect to the future disposition of the railway right-of-way.

What specific action has been taken by your department in terms of trying to negotiate or work this particular problem out? Are you going ahead with negotiations with the railway companies for the transfer of these properties to the federal government? Or are you going to sit down and try to work out a deal with the provinces, since they feel they have a right and an entitlement to the rights-of-way? And I think that is also a recommendation contained in the Hall Report? What specific steps are you proposing or advocating at this particular time?

Mr. Lang: Well, to go back to the start of your question, I really doubt whether any commission of inquiry has ever been followed by as much swift action as the Hall Commission Report. It was made public on May 16 and 11 days later the first and major recommendation to transfer 813 miles of line to the basic rail network was accepted and the Order in Council passed. On May 27, 11 days after the report, I met with the representatives of farm organizations and those involved in...

Mr. Mazankowski: But that was not costing the federal government any money then.

Mr. Lang: ... the handling and transportation system and laid out the plan of action which I intended to follow and, looking at the many recommendations, there was general agreement among those farm groups that we were proceeding on the right course. And I may say there has been ever since general agreement by those organizations and farmers and their representatives that we are proceeding in the right and deliberate way, and the only snarkiness has come from political opponents rather than from the farm groups or their representatives. I am happy to say that I am meeting with those groups again tomorrow in Saskatoon to look further at the idea...

Mr. Mazankowski: What groups are you meeting with tomorrow, the snarky ones or the other ones.

Mr. Lang: The other ones.

Mr. Mazankowski: Why do you not meet with the snarky ones?

Mr. Lang: I am meeting with them a little later. I have written them today asking for a meeting with them a little later on, because they want another chance to exercise their snarkiness, with me present.

We will be discussing such concepts as the *Prairie Rail Authority* and the kind of legislation that would be required and some of the terms of it.

The progress being made by the *Prairie Rail Action Committee*, which is very real and a very important organization, much like the *Prairie Rail Authority* would be, in terms of some of the decisions that have to be taken in regard to the branch lines about which the Hall Commission did not render a degree of certainty, which is something the elevator companies very much need to go on with their work. So we will be looking at that—the off-line elevator concept, the future of Churchill, all in accordance with the Hall recommendations—at our meeting tomorrow.

[Traduction]

Qu'a fait votre ministère pour essayer de négocier ou de régler ce problème particulier? Poursuivez-vous les négociations avec les compagnies de chemin de fer en vue de transférer au gouvernement fédéral ces propriétés? Ou allez-vous essayer de parvenir à un accord avec les provinces qui estiment avoir des droits en la matière? Je crois que c'était également une recommandation du rapport Hall. Quelle mesure précise vous proposez-vous de prendre maintenant?

M. Lang: Pour reprendre le début de votre question, je doute beaucoup qu'une commission d'enquête ait jamais donné lieu à des résultats aussi rapides que la Commission Hall. Le rapport a en effet été rendu public le 16 mai, et 11 jours plus tard la première et principale recommandation, à savoir le transfert de 813 milles de lignes au réseau ferroviaire de base était accepté et antériné par décret du conseil. Le 27 mai, 11 jours après le rapport, j'ai eu un entretien avec le représentant des organismes agricoles et...

M. Mazankowski: Mais cela n'a rien coûté au gouvernement fédéral.

M. Lang: ... et ceux de la manutention et du transport, à qui j'ai exposé le plan d'action que j'entendais suivre et, après avoir examiné les nombreuses recommandations, ces groupes agricoles ont convenu que nous nous dirigeons dans une bonne voie. J'ajouterai que, depuis, ces organismes, les agriculteurs et leurs représentants n'ont pas changé d'avis et que la seule opposition que nous ayons rencontrée nous vient bien des politiciens. J'aurai d'ailleurs le plaisir de retrouver ces groupes demain à Saskatoon pour réexaminer la situation.

M. Mazankowski: Quel groupe verrez-vous demain, les empoisonneurs ou les autres.

M. Lang: Les autres.

M. Mazankowski: Pourquoi pas les empoisonneurs?

M. Lang: Je les verrai un peu plus tard. Je leur ai écrit aujourd'hui pour leur demander une entrevue un peu plus tard, car ils veulent avoir l'occasion de m'empoisonner à nouveau.

Nous parlerons entre autres de la *Prairie Rail Authority* et du genre de législation qui pourrait être souhaitable.

Les progrès réalisés par le *Prairie Rail Action Committee*, organisme extrêmement important, très similaire à la *Prairie Rail Authority*, porteraient sur certaines des décisions prises à propos des lignes secondaires et sur lesquelles la Commission Hall n'était pas tellement convaincue, alors que les compagnies d'élévateurs en ont extrêmement besoin pour exercer leurs activités. Nous étudierons donc cela, l'idée d'un élévateur hors circuit, le futur de Churchill, tout cela parallèlement aux recommandations Hall, à notre réunion de demain.

[Text]

• 2050

As far as the disposition of land is concerned, it is true that there, I suppose, you may say I went along with one of your colleagues in seeing the abandonment land become the property of the federal Crown rather than follow the route of the Hall Commission, which suggested the provincial Crown. However, I can say I did that specifically because I felt it best to make sure that that land got where it should go as fast as possible. It is not with any intention, in a general way, of retaining the land for the federal Crown, but to see that it is transferred to the farmer, to the municipality or, where they have a real reason for having it, to the province in question. I have made that very clear to the provinces. I do not know what they would want to do with the land except what I am doing with it. So, except for the theoretical notion of its passing through their hands instead of ours, there is no effective difference. I decided that I would take the responsibility of trying to see that that land got into the right hands as fast as possible, partly because I have seen some bad experiences where land that had been abandoned was still hanging around not having been settled and disposed of several years later.

Mr. Mazankowski: Do you think you would do that . . .

Mr. Lang: You will be glad to know that I have an agreement from the railways that the land will be transferred to us as soon as abandonment takes place, so that we can dispose of it. I will, tomorrow . . .

Mr. Mazankowski: Do you have a signed agreement?

Mr. Lang: Yes, I have that.

Mr. Mazankowski: You have a signed agreement with the railroads?

Mr. Lang: That is right. And I will be, tomorrow, beginning the discussions with the rural municipalities, particularly, about the procedures to be followed as the land is abandoned. Of course, there are two steps for abandonment: one is the actual order for abandonment and the other is the physical removal of the rail and the ties. At that point, I will hope to have had set up the right procedures to see that the land is offered to the farmer when that is the right thing to do, or transferred to the municipality when that is the right thing to do.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Collette.

Mr. Collette: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister three questions. Before I get into the questions, I would like to echo the sentiments expressed by Mr. Harquail earlier concerning VIA Rail. We had a very satisfactory meeting with Mr. Roberts last night. I know the Minister is very supportive of the idea of VIA Rail, and certainly some of the impetus for that came from members on this Committee on all sides. It makes me feel rather good to think this has been evidenced in a concrete policy, which now appears to be bearing fruit or will bear fruit.

I believe Mr. Roberts said last night that the working capital for VIA Rail is about \$200 million. I would like to know from the Minister, Mr. Chairman, whether this \$200 million arises from savings as a result of the reduction of

[Translation]

Quant à l'utilisation des terrains, il est vrai que, comme l'un de vos collègues, je suis d'avis que les terres abandonnées deviennent propriété de la Couronne plutôt que des provinces comme l'avait suggéré la Commission Hall. Toutefois, c'est parce que j'ai pensé qu'il était mieux de s'assurer que ces terrains soient utilisés à bon escient aussi vite que possible. Ce n'est pas du tout avec l'intention générale de conserver ces terrains à la Couronne mais bien de veiller à ce qu'ils soient transmis aux agriculteurs, aux municipalités ou, quand c'est véritablement justifié, à la province en question. J'ai expliqué cela très clairement aux provinces. Je ne sais pas ce qu'elles voudraient faire d'autre des terrains. Il n'y a donc pas grande différence, sinon peut-être théorique. J'ai décidé de prendre la responsabilité d'accélérer les choses au maximum, en partie parce qu'on a déjà connu certaines situations où les terres qui avaient été abandonnées restaient inutilisées plusieurs années plus tard.

M. Mazankowski: Pensez-vous pouvoir faire cela . . .

M. Lang: Vous serez satisfait probablement d'apprendre que j'ai obtenu des chemins de fer que les terres nous soient transmises et que les lignes seront abandonnées pour que nous puissions faire le nécessaire. Demain je . . .

M. Mazankowski: Avez-vous obtenu un accord signé?

M. Lang: Oui.

M. Mazankowski: Avec les chemins de fer?

M. Lang: Oui et j'entamerai demain les pourparlers avec les municipalités rurales essentiellement quant aux procédures à suivre lorsque les terres seront abandonnées. Il est évident que cela se fait en deux étapes: d'abord l'ordre d'abandon, ensuite le retrait des rails et des traverses. J'espère qu'alors les procédures à suivre auront été définies et que les terres pourront être offertes aux agriculteurs ou transmises aux municipalités selon le cas.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Collette.

M. Collette: Merci, monsieur le président.

J'ai trois questions à poser au ministre. Avant cela, j'aimerais répéter ce que disait tout à l'heure M. Harquail quant au rail VIA. Nous avons eu une réunion très satisfaisante hier soir avec M. Roberts. Je sais que le ministre est très favorable à cette idée et il est certain qu'elle a gagné de la vitesse en recevant l'appui des députés de tous les partis à ce Comité. Je suis très satisfait de constater que cela a pu donner lieu à quelque chose de concret qui semble maintenant se parachever.

Je crois qu'hier soir M. Roberts a déclaré que le capital d'investissement pour le rail VIA est d'environ 200 millions de dollars. Cette somme sera-t-elle prise sur les économies réalisées en diminuant les subventions prévues à l'article, j'oublie le

[Texte]

subsidies under—I forget the section of it—the National Transportation Act, which reimburses the railways for 80 per cent of the losses incurred on passenger traffic. Is it as a result of the reduction of this subsidy because of the rationalization of the transcontinental service?

Mr. Lang: No, those two would not be related. I think Mr. Roberts must have been referring to the vote at the time of the creation of VIA Rail of the amounts of money that might be paid over to it over a specific period of time. We do look forward to some reductions and some savings, because it does happen that by improving the service but maintaining it where it really is legitimate, we can probably run a more effective operation for the taxpayer as well as for the passenger.

I should say, Mr. Chairman, and I do not think members of the Committee will mind my saying it, that Mr. Collenette, particularly, does deserve to take credit for inspiration in the area of passenger rail, because if I think of passenger rail over the last couple of years, I think of Mr. Collenette.

Some hon. Members: Hear! Hear!

Mr. Collenette: I have never been disarmed so much, because my second question was going to be somewhat tougher. I hope the Minister could be equally generous in his answer.

I believe you announced recently a program called The Urban Transit Assistance Program, which represented about \$230 million and which would go for urban and commuter transit, I believe you said. Does this money really only represent a consolidation of moneys already appropriated under the existing Railway Grade Separation Program and the Urban Demonstration Program? As you know, Mr. Lang, the Urban Demonstration Program, which was announced, I think, by Mr. Danson in conjunction with your predecessor a couple of years ago, \$100 million over five years but only a pittance of that \$100 million was actually taken up by the provinces because of the terms, the strings attached to the use of that money. So my question is: is there any new money in the amount announced in your program, and if there is not, does this represent essentially an abandonment of the promises made with respect to assisting urban and commuter transit made by the government in the 1974 election?

• 2055

Mr. Lang: The money that is involved, the \$230 million, represents some new money because the commuter money to which Mr. Collenette refers is new money which was not in any way used. In fact up to this point in time the \$100 million was a significant step towards the carrying out of the support for urban transit intended in the 1974 campaign. But clearly, during the course of this last year the government did decide that the questions of fiscal restraint prevented us from going any farther than that. So what we did with the Urban Transit Assistance Program, the UTAP, was to take the existing money, which was in somewhat confined programs in rail grade separation and in this commuter program and remove the limitations from it, so that it would be easier for the provinces themselves, with the co-operation of the regional or provincial minister federally so that the provincial priorities

[Traduction]

numéro, de la Loi nationale sur les transports, en remboursement de 80 p. 100 des pertes subies pour le transport voyageur. Est-ce donc une économie qui aurait été réalisée suite à la rationalisation du service transcontinental?

M. Lang: Non, il n'y a pas de rapport. Je pense que M. Roberts a dû parler du crédit voté au moment de la création de VIA, des sommes qu'on pourrait verser pendant une période déterminée. Nous espérons en effet certaines réductions de coût et certaines économies car il se trouve qu'en améliorant le service tout en le maintenant là où il se justifie vraiment, nous arriverons probablement à un résultat meilleur tant pour le contribuable que pour le voyageur.

Je dois dire, monsieur le président, et je ne pense pas que les membres du Comité m'en tiendront rigueur, que M. Collenette, particulièrement, mérite d'être félicité pour ses idées en matière de transport de voyageur par rail car depuis deux ans je pense toujours à lui quand je me penche sur ce dossier.

Des voix: Bravo!

M. Collenette: Je ne me suis jamais senti tellement désarmé car ma deuxième question allait être moins facile. J'espère que le ministre sera aussi généreux dans sa réponse.

Je crois que vous avez récemment annoncé un programme intitulé «programme d'assistance au transport urbain», soit environ 230 millions de dollars qui seraient consacrés au transport urbain et au transport de banlieue. S'agit-il véritablement simplement de sommes déjà allouées dans le cadre du programme de distinction de catégories de chemin de fer et du programme de démonstration urbaine? Vous savez, monsieur Lang, que ce dernier qui a je crois été annoncé par M. Danson en collaboration avec votre prédécesseur il y a environ deux ans, allouait 100 millions de dollars sur cinq ans mais qu'une somme infime seulement revenait aux provinces et ceci à cause des conditions gouvernant l'utilisation de ces argents. Voilà donc ma question: y a-t-il des fonds nouveaux dans la somme annoncée pour ce programme et, dans la négative, cela revient-il essentiellement à abandonner les promesses faites en matière de transport urbain et régional lors des élections de 1974?

M. Lang: Les 230 millions de dollars en question englobent une nouvelle affectation car l'argent pour le transport régional n'était absolument pas utilisé. En fait, jusqu'ici les 100 millions de dollars représentaient une mesure importante de soutien au transport urbain annoncée lors de la campagne de 1974. Mais il est vrai qu'au cours de l'année qui vient de s'écouler le gouvernement a décidé que les restrictions financières nous empêchaient d'aller plus loin. Aussi avons-nous pris les fonds alloués à ce programme d'aide au transport urbain (UTAP) et à d'autres programmes dont vous avez parlé pour supprimer toute limite et permettre aux provinces une collaboration avec les bureaux régionaux ou provinciaux du gouvernement fédéral qui devaient établir les priorités provinciales, d'utiliser ces sommes sans passer par toute la paperasserie que pourrait nécessiter la distinction entre plusieurs programmes.

[Text]

were being properly assessed, to assign the money that was available to those urban transit things which were most important to them without running into the red tape of whether they were a commuter program or an urban transit program that was not a commuter program. We rid ourselves of all that by developing this one single program which will allow us a good deal more flexibility to meet the real needs of the provinces, which may vary a good deal from one province to the other.

So the answer in short is: it is not the complete answer we intended when we talked about this in 1974, it does represent the additional \$100 million which went into the commuter program in partial compliance with the 1974 request. It does not say "no" forever to additional urban transit but it certainly says that given fiscal restraint we had to say "no" just now.

Mr. Collenette: My third question, Mr. Chairman, deals with aviation but I can relate it to facts which have surfaced recently and use the pun for the surface transportation program that we have in the vote. I would like to talk about a CBC program—I believe it was a CBC program—on transatlantic air fares or air fares generally and international air competition.

It was stated on that program by Freddy Laker, who as you know is president of a very novel British airline, that the Canadian airlines are part of a cozy cartel—I add "a cartel"—and that the Canadian airlines in this IATA cartel are aided and abetted by the Canadian government. The results of which of course would keep prices artificially high on transatlantic routes and prevent a no-frills, no-reservation air service such as Mr. Laker has introduced between New York and London from operating between Canada and Europe. Would you like to comment on the validity of Mr. Laker's assertion?

Mr. Lang: The airlines are members of IATA. I do not characterize that necessarily as a "cozy cartel", but certainly the government is not a participant in any cartel. The government and the Canadian Transport Commission have responsibilities to try to balance the interest of providing scheduled services against the desire for flexibility and charter services. I will not comment any further on that because the very issues that may have been the meat of that program, which I did not see, are currently being considered in a final way by the Canadian Transport Commission, particularly when it relates to domestic charters. I expect to have from the Commission very soon their judgment about what is appropriate in trying to balance that interest between maintaining reasonable scheduled services and giving charters a chance to compete.

Mr. Collenette: So the Canadian government's mind is not closed towards the introduction of the Laker sky train kind of service in Canada between Canada and European points?

Mr. Lang: I would avoid commenting on any particular kind of service, only to say our minds certainly are not closed, we now await the judgment of the Canadian Transport Commission.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Nous avons donc regroupé plusieurs programmes en un seul pour nous donner plus de chances quand il s'agit de répondre aux besoins des provinces qui peuvent considérablement varier d'une province à l'autre.

Bref, ce n'est pas tout ce que l'on avait espéré en 1974, cela comprend les 100 millions de dollars supplémentaires affectés au programme Transports régionaux comme prévu. Ce n'est pas un refus définitif d'aide supplémentaire au transport urbain, mais une impossibilité temporaire d'aller plus loin.

M. Collenette: Monsieur le président, ma troisième question porte sur l'aviation, mais je peux la relier à des faits survenus récemment qui touchent notre programme de transport de surface, donc le crédit que nous avons à l'étude. Il s'agit d'une émission de Radio-Canada, du moins je crois, sur les tarifs aériens transatlantiques ou les tarifs aériens en général, et la concurrence internationale.

A cette occasion, Freddy Laker qui, comme vous le savez, est le président d'une compagnie aérienne britannique très nouvelle, a déclaré que les compagnies aériennes canadiennes faisaient partie d'un cartel bien tranquille. Et qu'au sein de ce cartel IATA elles étaient aidées par le gouvernement canadien. Il en résultait évidemment que les prix étaient artificiellement maintenus élevés pour les voyages transatlantiques et que cela empêchait les services aériens sans réservation ni garniture comme ce que M. Laker a lancé entre New York et Londres de fonctionner entre le Canada et l'Europe. Pourriez-vous répondre à cette déclaration de M. Laker?

M. Lang: Les compagnies aériennes sont en effet membres de l'IATA. Je ne qualifierais pas cela nécessairement de «cartel tranquille», mais il est certain que le gouvernement ne participe pas à un cartel. Le gouvernement et la Commission canadienne des transports ont pour responsabilité d'essayer d'équilibrer l'intérêt des services réguliers et le désir de souplesse et de service nolisé. Je n'irai pas plus loin là-dessus, car les problèmes qui ont fait l'essentiel de cette émission, que d'ailleurs je n'ai pas vue, font actuellement l'objet d'une étude qui se termine par la Commission canadienne des transports, surtout en matière de charters intérieurs. Je pense que la Commission va très bientôt me dire ce qu'elle juge approprié pour essayer d'équilibrer la nécessité de maintenir les services réguliers tout en donnant à un service nolisé la possibilité de les concurrencer.

M. Collenette: Ainsi le gouvernement canadien n'a pas dit son dernier mot quant au genre de service que Laker fournira entre le Canada et l'Europe?

M. Lang: Je préfère ne pas me prononcer sur tel ou tel service et simplement dire que nous n'avons en effet certainement pas pris de décision finale puisque nous attendons l'avis de la Commission canadienne des transports.

M. Collenette: Merci, monsieur le président.

[Texte]

• 2100

The Chairman: Thank you, Mr. Colletette. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I hope the Minister will not think I am not of the snarky ones and I hope he will not think the Saskatchewan Wheat Pool as of last week are snarky in their complaints about the inadequacy of the \$100 million on branch-line improvement and the slowness of the Prairie Rail Authority and some other comments they made both in print and verbally on their convention floor, and if that makes them snarky, then I am going to welcome them to the club.

I agree with some of my colleagues on all sides regarding Mr. Roberts' appearance before the Committee last night in terms of the enthusiasm and knowledgeability, and he even advocated some things that I have been trying to tell the Minister for several years and I hope he will read the *Minutes* from last night's meeting. I hope that Mr. Roberts' enthusiasm is backed up with the necessary kind of funding and policy support that VIA Rail is going to need if it is going to be able to accomplish the enthusiasm that Mr. Roberts exhibits. I want to ask the Minister about the balance of \$66 million that VIA Rail must pay for LRC. The estimates show that all borrowings of VIA Rail be exempted from interest rate limitations of 6 per cent per annum imposed by the Railway Act on all such borrowings of more than 12 months. Will those borrowings be available from the federal government at the bank rate or something very close to it or will VIA Rail have to go on the open market for it?

Mr. Lang: That has not been decided. It could go either way depending on what it may have available to it.

Mr. Benjamin: In terms of holding down the costs to the public or the users or the government, would the Minister agree that it would make more sense to provide that funding through the Bank of Canada rather than the commercial rates to save 3 or 4 per cent interest.

Mr. Lang: It may or may not depending on what is available at the time and what the Minister of Finance may feel about his own cash position and what impact that would have upon the market as well. That is a judgment that the Minister of Finance will really be in a position to make at the time the borrowing is to be done.

Mr. Benjamin: Is the Minister proposing to make any representation to the Minister on behalf of the lowest possible costs of capital for VIA Rail?

Mr. Lang: I have no doubt that the Minister of Finance has that as his very main objective, too.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, there goes some of Mr. Roberts' enthusiasm.

Mr. Lang: Hardly.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am just trying on the line... if there is going to be the kind of funding and policy

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Colletette. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère que le ministre ne me qualifiera pas de râleur et qu'il n'en qualifiera pas non plus les membres du Syndicat du blé de la Saskatchewan qui, la semaine dernière se sont plaints du caractère inadéquat des améliorations de 100 millions de dollars devant être apportées aux voies secondaires, ainsi que de la lenteur des procédures de l'organisme responsable du rail dans les Prairies. Tout ceci devrait être accompagné certaines autres remarques qu'ils ont faites, la semaine dernière, oralement et par écrit et, si vous estimez que cela fait d'eux un groupe de râleurs, je puis leur dire qu'ils ne seront pas tout seuls.

Je suis d'accord avec ce qu'ont dit mes collègues, de tous les partis, au sujet du témoignage d'hier soir de M. Roberts. C'était en effet un témoin très enthousiaste et compétent, qui a d'ailleurs recommandé certaines choses que j'essaie d'exprimer au ministre depuis plusieurs années. C'est d'ailleurs pourquoi j'espère qu'il lira le procès-verbal de la réunion d'hier. J'espère également que l'enthousiasme de M. Roberts sera accompagné des fonds et des politiques nécessaires pour que VIA Rail soit un succès. Dans ce contexte, je voudrais demander au ministre ce qu'il en est du solde de 66 millions de dollars que VIA Rail doit payer pour le LRC. Le Budget montre que tous les emprunts de VIA Rail seront exempts des limites d'intérêts de 6 p. 100 par an, imposées par la Loi sur les chemins de fer, sur les prêts de cette nature de plus de douze mois. Je voudrais donc demander au gouvernement si des sommes seront mises à la disposition de VIA Rail, au taux commercial ou à un taux très proche, ou si cette société va devoir s'adresser au marché financier privé?

M. Lang: Aucune décision n'a encore été prise là-dessus. Tout dépendra des fonds qui sont à notre disposition.

M. Benjamin: Dans le but de réduire les coûts assumés par le public, le ministre ne croit-il pas qu'il serait beaucoup plus sensé de fournir les fonds requis par l'intermédiaire de la Banque du Canada, plutôt que par des organismes privés, ce qui permettrait d'économiser 3 ou 4 p. 100 d'intérêt?

M. Lang: Cela ne sera pas nécessairement le cas, car tout dépendra des sommes disponibles au moment considéré et de l'opinion du ministre des Finances, quant aux propres sommes dont il peut disposer. Il faudra également prendre en considération l'impact qu'une telle action pourrait avoir sur le marché. C'est donc un jugement que pourra rendre le ministre des Finances, lorsque l'emprunt devra être effectué.

M. Benjamin: Le ministre a-t-il l'intention d'intervenir auprès du ministre des Finances, afin de garantir à la société VIA Rail des capitaux au meilleur marché possible?

M. Lang: Je ne doute pas un instant que ceci soit précisément l'objectif du ministre des Finances, également.

M. Benjamin: Eh bien, M. Roberts ne restera pas longtemps enthousiaste!

M. Lang: Je ne vois pas pourquoi.

M. Benjamin: Si l'on veut vraiment, monsieur le président, que la Société VIA Rail reçoive les fonds nécessaires pour

[Text]

decision made that is going to make it possible for VIA Rail and Mr. Roberts to really function in the manner in which they presented their case last night and so far . . .

Mr. Lang: Wait a couple of weeks, though and he could have \$90 million worth of new equipment which is what he wanted, which is a very good cause for his enthusiasm last night.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Benjamin: Yes. Mr. Chairman, in line with that business of the purchase of the new equipment which we all agree with and support, the Minister will recall we were asking to do this three or four years ago. Is it at the same time of the implementation of these LRCs as they come on stream and go into use, and particularly in the Windsor-Quebec City corridor? Is the government going to jeopardize the viability of VIA's attempts to approve that rail passenger service by allowing or introducing STOL transportation for short-haul, intercity travel in that Quebec-Windsor corridor?

Mr. Lang: I do not think you need have any concern about jeopardizing the rail service by whatever air developments take place; there is a demand for both kinds of service. The real question in regard to that service which people want which is so fast that it requires the airplane is how it may best be provided. I would see any use of STOL as being related to the amount of conventional aircraft available rather than competing directly head-on with rail or bus.

Mr. Benjamin: Would the Minister agree that probably the more proper and functional and efficient use of STOL would be in the isolated areas of Canada where there are not large airports or no rail lines or highways rather than set in areas of Canada in short, intercity runs where fast trains and even short-haul plane routes are more practical?

• 2105

Mr. Lang: Well, that is another area where STOL has a clear application. But I would not personally rate one ahead of the other. I think each one has to stand on its own. They are not inconsistent, one with the other.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, another matter which was raised recently is the matter of the 5-year \$230 million program to assist the provinces in improving urban transportation. Is it not correct that \$100 million of that is not new funding? That is from the commuter services program, which was announced in 1975 and never implemented, and \$130 million from the Railways Relocation and Crossing Act program, a grade crossing fund program. There is the \$230 million. There is very little or no new funding in the program just announced on October 26.

Mr. Lang: As I just explained to Mr. Collenette, the \$100 million was new money. It is not new new money. It is money that was talked about before in a commuter program and now it is in a more flexible program.

[Translation]

fonctionner de manière adéquate, ainsi que les décisions de politique générale qui permettront à M. Roberts d'agir comme il nous l'a dit, hier soir . . .

M. Lang: Dans quelques semaines, il pourrait se retrouver avec 90 millions de dollars de nouveau matériel, ce qui est précisément ce qu'il voulait. C'était d'ailleurs là l'une des raisons de son enthousiasme.

Des voix: Bravo!

M. Benjamin: Sans doute. Puisque nous sommes d'accord avec ces achats de matériel, nous pourrions peut-être en profiter pour rappeler au ministre qu'il y a trois ou quatre ans que nous réclamons une telle intervention. J'aimerais maintenant lui demander si ces nouveaux matériels seront utilisés en même temps que ces LRC, surtout dans le corridor Windsor-Québec? Le gouvernement a-t-il l'intention de miner les efforts tentés par VIA pour améliorer les transports de passagers par chemins de fer, en autorisant l'entrée en service d'un système ADAC dans le même corridor?

M. Lang: Je ne pense pas qu'il y ait quelque inquiétude à avoir là-dessus, même s'il y a un service aérien, puisqu'il s'agit de deux marchés tout à fait différents. La seule question que l'on peut se poser au sujet du service ADAC, concerne la définition de la méthode la plus adéquate pour répondre aux besoins des clients. De fait, j'estime que le service ADAC devrait être plutôt rattaché aux besoins des services aériens traditionnels, plutôt que mis en concurrence directe avec le chemin de fer ou l'autobus.

M. Benjamin: Le ministre reconnaîtrait-il que l'utilisation la plus adéquate, la plus fonctionnelle et la plus efficace des appareils ADAC serait dans les zones éloignées du Canada, où il n'y a ni aéroport important, ni voie de chemin de fer, ni autoroute, plutôt que dans les zones peuplées du pays, où des trains rapides pourraient être utilisés, sur courtes distances?

M. Lang: Il y a encore un autre secteur où l'ADAC est bien utile. Mais je ne veux pas moi-même les classer l'un par rapport à l'autre. Je crois que chaque système a sa propre valeur, ils ne s'opposent pas l'un à l'autre.

M. Benjamin: Monsieur le président, il a également été question dernièrement du programme quinquennal de \$230 millions destiné à aider les provinces à améliorer le transport urbain. N'est-il pas vrai que cette somme est composée d'un montant de \$100 millions déjà attribué au Programme de services de transport de banlieue annoncé en 1975, sans jamais avoir été mis en pratique, et d'un autre montant de \$130 millions octroyé dans le cadre d'un programme de financement des passages à niveau institué aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer? Ces deux montants totalisent \$230 millions. Il n'y a donc que très peu de nouveaux fonds nécessités par le programme annoncé le 26 octobre.

M. Lang: Comme je viens de l'expliquer à M. Collenette, les \$100 millions représentent de nouveaux fonds. Ce ne sont peut-être pas vraiment des nouveaux fonds, mais c'est plutôt un montant dont il a déjà été question dans le cadre du

[Texte]

Mr. Benjamin: This brings me, Mr. Chairman, to the question of recent developments on the matter of rail line relocation. Under the recent announcements Saskatchewan, for example, will receive about \$9 million over the next five years under the new program, but loses 3 million that would have otherwise been provided under the grade crossing fund improvements. And in addition Saskatchewan, for example, has lost a commitment made by the Minister of State for Urban Affairs in 1976, that federal financial assistance would be provided for rail relocation in the City of Regina, for example. Now the federal government wants the province to use its \$9 million, which is to be spent in many centres in Saskatchewan, from the urban transit assistance grant and apply that to the rail line relocation in Regina. What about Saskatoon and a few other places in the province?

Mr. Lang: That is not accurate. We made it clear to the province that because the rail relocation matter had gone as far as it had we would be prepared to look at a separate application in relation to that, which always would have been required anyway for Treasury Board approval of the funds. And both Mr. Ouellet and I have made it clear to Regina that we would be still prepared to do that. Whether at that time it seemed appropriate for a part of the UTAG funds to be applied too, would be something that might be decided at that time. But a separate application for the funds could be made.

Mr. Benjamin: In other words, the City of Regina and the Province of Saskatchewan could look to very sympathetic and favourable consideration from the government for the additional funds, a proper share. Of a project that is going to cost anywhere between \$50 million and \$100 million, depending on which plan you look at, the 9 million would be a drop in the bucket. So can I assume, and can the appropriate authorities from Saskatchewan assume, that the government will be—"when" will be up to the government—prepared to put up further funding for a rail line relocation project in Regina?

Mr. Lang: As I indicated, I would treat that as a matter to be considered separately as a proposal to find the funds. The immediate responsibility is up to the province and the city to come forward with the application and then we would go forward with the request for the necessary funds.

Mr. Benjamin: Will the Minister agree with what I believe to be the feelings of Mr. Roberts and the feelings of the Province of Saskatchewan, that in the case of the city wishing to remove a central downtown transportation centre, namely the railway station and the mainline track, would the Minister agree with those two groups, VIA Rail and the Province of Saskatchewan, that that is a bad kind of thing to do and that

[Traduction]

Programme de transport de banlieue, et ce montant est maintenant attribué à un programme plus souple.

M. Benjamin: Ceci m'amène, monsieur le président, à la question de ce qui s'est passé dernièrement dans le cas du déplacement des lignes de chemins de fer. On a annoncé dernièrement que la Saskatchewan, par exemple, recevra environ \$9 millions au cours des cinq prochaines années, dans le cadre du nouveau programme, tout en perdant d'autre part \$3 millions qui lui auraient été attribués dans le cadre du Programme d'amélioration des croisements de chemins de fer. En outre, la Saskatchewan a perdu un montant qui lui avait été promis par le Secrétaire d'État aux Affaires urbaines en 1976, car il avait promis une aide financière du gouvernement fédéral pour le déplacement des lignes de chemins de fer de la ville de Regina, par exemple. Maintenant, le gouvernement fédéral veut que la province prenne ces \$9 millions octroyés comme subvention aux transports urbains dans différents centres de la Saskatchewan, et s'en serve pour financer le déplacement des lignes de chemins de fer de Regina. Qu'est-ce qui se passera pour Saskatoon et d'autres villes de la province?

M. Lang: Ce n'est pas exact. Nous avons bien expliqué à la province que puisque la situation était rendue si grave en ce qui concerne le déplacement des lignes de chemins de fer, nous serions disposés à examiner une demande distincte à ce propos, ce qui aurait été nécessaire de toute manière pour que le Conseil du Trésor en approuve le financement. M. Ouellet et moi-même avons bien dit aux autorités de Regina que nous serions toujours disposés à étudier une telle demande. Quant à savoir s'il conviendrait d'utiliser une partie de la subvention reçue comme aide au transport urbain, il faudrait le décider le moment venu. Il faudrait cependant présenter une demande de fonds distincte.

M. Benjamin: Autrement dit, Regina et la province de Saskatchewan pourraient s'attendre à voir leur demande de fonds supplémentaires assez bien reçue par le gouvernement pouvant s'attendre à une part équitable. Dans un projet qui coûtera de 50 à 100 millions de dollars, tout dépendant du plan choisi, les \$9 millions ne représenteraient qu'une goutte d'eau. Puis-je donc supposer, et les autorités de la Saskatchewan peuvent-elles supposer que le gouvernement sera... quant à savoir «quand», ce sera au gouvernement d'en décider... disposé à accorder des fonds supplémentaires pour un programme de déplacement des lignes de chemins de fer à Regina?

M. Lang: Comme je viens de le dire, j'étudierai la question à part. Il incombe tout d'abord à la province et à la ville de présenter une demande, après quoi nous nous occuperions d'essayer d'obtenir les fonds nécessaires.

M. Benjamin: Le ministre est-il d'accord avec M. Roberts et les autorités de la Saskatchewan, je crois, lorsqu'ils disent que ce n'est pas une bonne chose que d'enlever un centre de transport du centre-ville, c'est-à-dire la gare de chemins de fer et la ligne principale? Le ministre croit-il comme les autorités de VIA Rail et de la Saskatchewan que ce n'est pas une bonne chose et qu'aucun fonds ne devrait être accordé pour détruire

[Text]

no funds will be provided that would destroy transportation in the downtown core area of a city?

Mr. Lang: That clearly is a factor that has to be weighed. I understand that one of the alternative plans would leave a station facility, if not right down in the centre of the town, fairly near to downtown. But, clearly, that is a local decision that has to be taken in relation to the kind of city that the people of Regina want: one with rail lines and a station right in the centre but the rail lines separating the city, or one with the rail lines moved away but a station perhaps also moved somewhat away. That is a local decision, and it has to be taken by Regina.

Mr. Benjamin: I was hoping, Mr. Chairman, that the Minister would support us in not making the same mistake that his own city of Saskatoon made. However, we can go into that on another occasion.

Mr. Lang: I should point out that my own city of Saskatoon did in its usual way relocate its lines in advance of any federal or provincial program and without any help from either.

Mr. Benjamin: And look at the mess they are in for downtown rail service—zilch! In fact, Mr. Chairman, the Minister will recall that the City Council asked the CTC in a submission whether they could now have CNR Super Continental use the downtown CPR station; eight years too late.

• 2110

Mr. Lang: That is not a bad idea.

Mr. Benjamin: Yes. They were a little red faced about it.

Mr. Lang: No, it is still there though. We did not need two stations downtown, did we?

Mr. Benjamin: No. I hope you do it and correct an error that was made earlier. A final question, Mr. Chairman.

Mr. Lang: You do not seriously suggest to Saskatoon citizens that removing those rail lines which separated the east and the west-side of that city and left the West as a ghetto for a long time was a mistake. No one in Saskatoon would go along with you on that. If you come up north you will find that to be true.

Mr. Benjamin: That is some kind of chicanery, Mr. Chairman. The rail lines running through many cities in the world have been maintained through downtown areas, so that people have rail transportation, both urban transit and inter-city transit through the middle of the city, with overpasses; underpasses and various kinds of grade separations. The trouble is with this government, they have not the imagination of a doorknob. I would like to take the Minister to a few places in Europe that I visited this summer.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I just wish that Mr. Benjamin would agree, since we are a couple of Saskatchewanites here, that what happened in Saskatoon and, as I said, without any federal or provincial help but only because of the inspired leadership in the city itself, produced a renewal program

[Translation]

un système de transport qui se trouve directement au cœur d'une ville?

M. Lang: C'est un facteur qui doit certainement entrer en ligne de compte. L'une des alternatives serait peut-être de laisser une gare tout près du centre-ville, sinon au cœur même de la ville. Il reste cependant que c'est évidemment une décision à prendre par la population de Regina qui doit dire quel genre de ville elle veut: soit une ville traversée par des lignes de chemins de fer et dotée d'une gare en plein centre-ville, ou encore une ville débarrassée des lignes de chemins de fer, mais également privée de sa gare. Il incombe à la population et aux autorités de Regina de prendre cette décision.

M. Benjamin: J'espérais, monsieur le président, que le ministre nous aiderait à ne pas commettre l'erreur commise dans sa propre ville de Saskatoon. Cependant, nous pouvons revenir à cette question une autre fois.

M. Lang: J'aimerais faire remarquer que ma propre ville de Saskatoon a déplacé ses lignes de chemins de fer avant l'établissement de tout programme fédéral ou provincial à cet effet et sans aucune aide.

M. Benjamin: Et voyez quel service de chemins de fer déplorable ils ont au centre-ville... Il est inexistant! En fait, monsieur le président, le ministre doit se rappeler que le conseil de la ville a demandé à la Commission canadienne des transports que le supercontinental du CN utilise la gare centrale du CP; c'est huit ans trop tard.

M. Lang: Ce n'est pas une mauvaise idée.

M. Benjamin: Oui, mais ils avaient un peu honte de le demander.

M. Lang: Non, il reste toujours une gare. Nous n'en avons pas besoin de deux au centre-ville, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Non. J'espère que vous réussirez et que vous pourrez ainsi corriger l'erreur commise autrefois. J'aurais encore une dernière question à poser, monsieur le président.

M. Lang: Vous n'êtes pas sérieux en disant aux citoyens de Saskatoon que c'était une erreur de se débarrasser des lignes de chemin de fer qui séparaient l'est et l'ouest de la ville en formant un ghetto à l'Ouest pendant de longues années. Aucun citoyen de Saskatchewan ne serait d'accord avec vous. Si vous montez nous voir au Nord, vous verrez que c'est vrai.

M. Benjamin: Ce ne sont là qu'arguties, monsieur le président. Bien des villes dans le monde ont gardé les lignes de chemin de fer qui se rendent jusqu'au centre-ville, afin d'offrir un système de transport ferroviaire urbain et interurbain à la population, et l'on y accepte les passages surélevés, les passages souterrains et toutes sortes de passages à niveau. Ce gouvernement est simplement totalement dépourvu d'imagination. J'aimerais amener le ministre à quelques villes d'Europe que j'ai visitées cet été.

M. Lang: Monsieur le président, j'aimerais simplement que M. Benjamin soit d'accord avec ceux d'entre nous qui sommes de Saskatchewan, pour dire que Saskatoon a réussi par ses propres moyens, sans aucune aide fédérale ou provinciale, comme je l'ai dit, à réaliser un programme de modernisation

[Texte]

before that was fashionable and produced a tremendous rebirth in the whole downtown core of the city. That should not be pushed aside lightly, simply because, as for a possible negative fact, the station was indeed moved far out of town.

Mr. Benjamin: That is right, farther out than the airport. Mr. Chairman, may I ask the Minister a final question about the Hall Commission report. I know that he is anxious to get it implemented quickly so he quits getting questions on it. May I ask him again: Will he now state unequivocally that the Hall Commission recommendation on the retention of the statutory grain rates and the compensation of railroads, in the manner in which Mr. Hall suggests is the most sensible way to do it now has the unequivocal and committed support of the government.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have made it very clear that the Hall report, in a general way, is very much supported by us. The suggestion that the Crowsnest Pass Rates protection, or whatever modifications or equivalence of it, should be statutory seems to me to be clearly desirable, at least as long as Saskatchewan is not graced by Canadian policies that produce free trade and therefore offset the disadvantage to the grain farmer, which our trade policies of the past had in them. I have made that very clear. I have raised some questions in the West, occasionally, about better ways of paying the benefit, but that has nothing to do with any impairment of the benefit as far as I am concerned.

Mr. Benjamin: But Mr. Hall recommended a better way to pay it; would the Minister now accept that?

Mr. Lang: Yes, subject to further discussions with the producer groups and others about variations and alternatives. Basically I say on this that the wishes of the people who produce the grain and other farm products there are my command.

Mr. Benjamin: You got them from the Sask Pool and NFU.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I am bubbling over with questions, including one on whether those who have shifted to VIA from CN or CP would have protection on their pensions and working conditions, seniority, et cetera.

I have a problem. My friend, the member for Winnipeg South Centre, Mr. McKenzie, cannot be here later on this week; I can and I am perfectly prepared to defer to him now in the questions we might ask the Minister. I would make this as a request.

The Chairman: It has not been the practice of the Committee to replace one member or another. I could go to Mr. Roy, who is next, and then to Mr. McKenzie, which would speed up the process by 10 minutes, if that is agreeable. Does that agree with you, Mr. McCleave?

Mr. McCleave: I will give Mr. McKenzie his better chance by suggesting you see Mr. Roy next.

[Traduction]

formidable qui a amené la renaissance de tout le cœur même de la ville, avant même que ce genre d'entreprise soit populaire. Il ne faut pas négliger cet aspect uniquement parce que la gare a été retirée de la ville, car c'est là le seul élément négatif.

M. Benjamin: C'est exact, la gare est maintenant plus loin que l'aéroport. Monsieur le président, puis-je poser au ministre une dernière question au sujet du rapport de la Commission Hall. Je sais qu'il a bien hâte de le mettre en pratique, afin de ne plus se faire questionner à ce sujet. Puis-je lui redemander s'il va affirmer catégoriquement que le gouvernement s'engage à appuyer la recommandation de la Commission Hall sur la rétention des taux statutaires pour les céréales et de l'indemnisation des chemins de fer de la manière suggérée par M. Hall, car c'est la manière la plus raisonnable de procéder.

M. Lang: Monsieur le président, j'ai bien dit que le rapport Hall reçoit certainement notre appui, d'une manière générale. Je crois qu'il est certainement préférable que tarif de protection du Pas-du-Nid-de-Corbeau, où les modifications qui y ont été apportées soient statutaires, du moins tant que la Saskatchewan ne profitera pas de politique canadienne entraînant le libre commerce, ce qui compenserait les inconvénients subis par les producteurs de céréale, comme l'ont fait dans le passé nos politiques commerciales. Je l'ai dit sans aucune équivoque. J'ai discuté à quelques reprises dans l'Ouest de meilleures manières de verser les bénéfices, mais d'après moi cela n'affecte en rien ces avantages comme tels.

M. Benjamin: Mais M. Hall a recommandé une meilleure façon de les payer; le ministre l'accepterait-il?

M. Lang: Oui, à condition de discuter encore de changements et d'alternatives avec les groupes de producteurs et d'autres groupes. Je veux dire au fond que je respecterai les souhaits des producteurs de céréale et d'autres produits agricoles.

M. Benjamin: Vous avez certainement entendu l'opinion du groupe de producteurs de Saskatchewan et de l'union nationale des producteurs?

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, des tas de questions me viennent à l'esprit et j'aimerais savoir notamment si les employés qui sont passés du CN ou du CP à VIA auront une certaine protection pour leurs pensions, leurs conditions de travail, leur ancienneté et ainsi de suite.

J'ai cependant un problème. Mon collègue et ami M. McKenzie, député de Winnipeg-Sud-Centre, doit s'absenter d'ici la fin de la semaine et je suis tout à fait disposé à lui céder mon temps de parole pour qu'il pose des questions au ministre. Je vous en demande la permission.

Le président: Le Comité n'a pas coutume de permettre à l'un des membres d'en remplacer un autre. Je donnerai la parole à M. Roy qui est le suivant sur ma liste, et ensuite à M. McKenzie, ce qui nous ferait gagner dix minutes, si vous êtes d'accord. Êtes-vous d'accord, monsieur McCleave?

M. McCleave: Je vais donner plus de temps à M. McKenzie en suggérant que vous donniez maintenant la parole à M. Roy.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. McCleave.

Mr. McCleave: That is Christianity and I hope the members of the Committee notice it.

The Chairman: Monsieur Roy.

Mr. Roy (Laval): I can yield the floor to my friend, Mr. McKenzie, Mr. Chairman; I am going to go after him.

An hon. Member: At the end of the second round you are.

Mr. McKenzie: That is your first round, then.

• 2115

Le président: Monsieur Roy, si vous cédez votre place, à M. McKenzie, vous allez être quatrième au deuxième tour de questions. Est-ce que vous allez vous servir de votre temps de parole ou allez-vous le céder?

M. Roy (Laval): Oui, monsieur le président.

Le président: Monsieur Roy, vous avez le plancher.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je voudrais mentionner un point qui touche au transport de surface, point actuellement longuement discuté. L'avenir des trains de CN Deux-Montagnes a fait l'objet de beaucoup de discussions et de rencontres auxquelles vous avez vous-même participé, monsieur le ministre, avec tous les maires des villes qui longent la voie du CN: Deux-Montagnes, centre-ville. Suite à ces rencontres, le gouvernement libéral québécois représenté par la ministre M. Mailloux avait pris l'engagement de faire soumettre par une commission, un rapport qui reflèterait les responsabilités de la province et que ce rapport serait publié en juin 1976. Le résultat de l'élection de 1976 a fait que le rapport n'a été publié qu'en septembre dernier. Peut-on demander au ministre s'il y a eu des communications entre le ministre Lucien Lessard et le ministère des Transports du Canada pour discuter de l'avenir du train CN Deux-Montagnes ainsi que l'avenir des réseaux ferroviaires de l'axe ferroviaire CP-CN? Je voudrais, en terminant, dire qu'actuellement c'est le seul moyen de transport pour les usagers durant la grève à la Commission du transport de la communauté urbaine de Montréal, et la grève du Métro. Les passagers n'ont pas d'autre choix que d'utiliser les trains de banlieue du CN ou du CP. Vous voyez donc l'importance de cette question; et tous les usagers aimeraient connaître quel sera l'avenir de ces trains de banlieue. Est-ce qu'il y a eu des communications entre le ministre Lucien Lessard et le ministre des Transports du Canada?

Mr. Lang: No, Mr. Chairman, I do not believe that I have heard from Mr. Lessard on this specific subject. I was aware of the fact that the report had come down and that it had recommended that the province particularly take action and I think that there have been discussions with the railways since that time. Of course, while I did not communicate with Mr. Lessard on this subject specifically, I did communicate with him as with other ministers about the urban transportation assistance program. That, of course, could be available to assist in the improvement of this commuter service if that were a priority for the province.

M. Roy: Un autre sujet, monsieur le président, et très court. Après l'annonce du projet VIA Rail, qui a été très bien accepté, je me joins à mes collègues pour féliciter le président

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur McCleave.

M. McCleave: C'est de la simple charité chrétienne et j'espère que les membres du Comité s'en rendent compte.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Je suis prêt à céder la parole à mon ami M. McKenzie, monsieur le président, et je parlerai après lui.

Une voix: Vous êtes inscrit à la fin du second tour.

M. McKenzie: C'est donc votre premier tour.

The Chairman: Mr. Roy, if you let Mr. McKenzie speak now, you will be fourth on the second round. Do you wish to speak now or later?

Mr. Roy (Laval): I would like to speak now, Mr. Chairman.

The Chairman: You have the floor.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, the future of the CN-Deux Montagnes route has been discussed on numerous occasions, and the Minister himself has met with the mayors of the towns along that route. Further to these meetings, the Quebec Liberal Government, represented by the provincial Minister, Mr. Mailloux, promised that a commission would draw up a report which would set forth the responsibilities of the province, and this report was to be published in June of 1976. The 1976 election results delayed publication until last September. May I ask the Minister if the Quebec Transport Minister, Lucien Lessard and the federal Minister have discussed the future of the CN-Deux Montagnes train, as well as the future of whole CN-CP railway network? In closing, I would like to point out that the trains are the only way Montrealers have of getting about during the bus and subway strike. They have no choice in the matter. So you can see why the people using these trains want to know what is to become of them. Have Mr. Lessard and Mr. Lang discussed these matters?

M. Lang: Non, je ne crois pas avoir reçu les communications de M. Lessard à ce sujet. Je savais qu'on avait publié le rapport et que ce document recommandait que la province, en particulier, agisse, et il me semble que des pourparlers ont eu lieu avec les chemins de fer depuis cette époque. Évidemment, bien que je n'aie pas communiqué avec M. Lessard au sujet de la question qui vous intéresse, j'ai été en contact avec lui et avec les autres ministres provinciaux au sujet du programme d'aide au transport urbain. Si les trains de banlieue étaient d'une importance prioritaire pour la province, il pourrait toujours recevoir de l'aide.

Mr. Roy: I have one more brief question. The proposed Via Rail project has received a great deal of praise and along with my colleagues I would like to congratulate the dynamic Mr.

[Texte]

M. Frank Roberts de son dynamisme dans ses nouvelles responsabilités; je pense que les réponses à toutes les questions qui ont été soulevées hier ont rendu tous les membres du caucus unanimes à reconnaître qu'il était bien la personne désignée pour remplir les lourdes fonctions de président de VIA Rail.

Mais il y a un autre problème auquel nous aurons à faire face. Toute décision pourra faire des heureux, des malheureux et des inquiets. Je voudrais ici me faire le porte-parole des employés de chemin de fer qui sont dans une situation un peu inquiétante et qui nous ont également fait des rapports concernant leur avenir. Je vous dis, monsieur le ministre, que lorsqu'il s'agira du problème des cheminots, je suis assuré que ces situations-là seront hautement considérées et que tous les cheminots, tous les employés des chemins de fer, pourront être assurés d'avoir une certaine sécurité.

Mr. Lang: I think, Mr. Chairman, that I can say that a very thorough and effective job has been done in this area, working with the union representatives of the involved workers developing an understanding of what was needed, having regard to the CN and CP arrangements with their employees in the first place, and secondly, what might be needed as some of these employees transferred over to VIA Rail. I think it would actually be fair to say that we have a very high degree of satisfaction among the union leadership and I would hope, therefore, also among the men and women who work on the trains that we have taken every proper precaution to assure that as we move through this process of bringing employees out of CN and CP into VIA Rail, their interests are taken into account.

• 2120

M. Roy: Merci.

Le président: Merci, monsieur Roy. We are now on the second round of questioning.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister a further question in regard to the statements made by the two MOT investigators who were investigating air safety in Northern Ontario, namely Mr. William Slaughter and Mr. Andrew Carswell, who stated that they were calling for a complete overhaul of procedures. And the investigators said the top officials in Ottawa blocked the attempts of regional safety officers to put a halt to the operations of aviation firms that continue to break the law and endanger the lives of employees and passengers. They also stated that senior Ministry of Transport officials interfere with their investigations. So, I would like to present a motion, Mr. Chairman, for your consideration. I would like to read my motion at this time.

I move that Mr. R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing and Inspection Branch of the DOT, be invited to appear as a witness before the Standing Committee on Transport and Communications to explain his telex of May 12, 1977, regarding Tomahawk Airways and recommending their operating certificate suspension, and in particular his state-

[Traduction]

Frank Roberts for the way he has attacked his new responsibilities. I think the answers we received yesterday in caucus convinced all of us that he was just the man we needed for a very difficult job. I think he will make a fine president of VIA Rail.

But there is another problem with which we must come to grips. Every new policy makes some people happy and others unhappy. I would like to be the spokesman of those railway employees who are worried about their future with the railway. I have been assured that the problems of railway employees are being seriously considered by management, and that all railway employees can count on a reasonably sure future.

M. Lang: Eh bien, monsieur le président, on a travaillé de façon efficace avec les représentants syndicaux des employés en cause, afin de bien définir le problème, tout en tenant compte des arrangements qui existaient déjà entre les sociétés de chemins de fer et leurs employés. Nous n'avons pas non plus oublié les besoins des employés qui seraient transférés à VIA Rail. Il ne serait pas inexact de dire que les chefs syndicaux sont assez contents, et nous avons pris les intérêts des cheminots en effectuant ce transfert d'employés des sociétés de chemins de fer à VIA Rail.

Mr. Roy: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Nous passons maintenant au second tour des questions.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais poser une autre question au ministre au sujet des déclarations faites par les deux inspecteurs du ministère des Transports qui ont enquêté sur la sécurité aérienne dans le Nord de l'Ontario, soit M. William Slaughter et M. Andrew Carswell. Ils ont déclaré qu'ils demandaient une révision complète des procédures utilisées. Les inspecteurs ont dit que des hauts fonctionnaires d'Ottawa ont bloqué toute tentative de la part des agents de sécurité régionaux pour faire cesser les opérations des lignes aériennes qui continuent d'enfreindre la loi et de mettre en danger la vie de leurs employés et de leurs passagers. Ils ont également déclaré que des hauts fonctionnaires du ministère des Transports entravent leurs enquêtes. J'aimerais donc vous soumettre une motion, monsieur le président. J'aimerais lire ma motion.

Je propose que M. R. L. Bolduc, directeur de l'inspection et des licences aéronautiques au ministère des Transports soit invité à comparaître devant le comité permanent des Transports et des Communications pour expliquer son message télex du 12 mai 1977 au sujet de la *Tomahawk Airways* et de la recommandation de suspendre le permis de cette société, car il

[Text]

ment that the recipient of the telegram "fully consider the possibility of embarrassment to the Minister and any other potential political implications which may result from suspension action."

It would appear that the inspectors out in the field, Mr. Chairman, are being blocked from carrying out their duties, that when they are receiving these types of telexes they have to be very, very careful with what they are doing, that they do not embarrass a minister and that there are not political implications. I feel it is most important that we have this witness appear before the Committee so that we can question him in regard to who directed him to send a telex of this description in regard to statements that a minister should not be embarrassed.

I read two safety reports into the record tonight where 14 lives were lost, and I cannot think of anything more serious than this, Mr. Chairman, that we get to the bottom of this situation of whether Mr. Bolduc took this upon himself to see that the Minister of Transport was not going to be embarrassed or as to who he received his directive from, and in light of the statements of these two inspectors, who have recently been up North, that their inspections are being stopped by senior MOT officials in Ottawa, this needs a full and complete investigation. And I cannot think of a better start than having Mr. Bolduc here for him to explain this telex as to whether he took it upon his authority or if he had instructions from the Minister or other senior MOT officials to send such a telex out. Do I need a seconder for this?

The Chairman: No, we do not.

Mr. Benjamin: Can we get a Xerox copy of it, Mr. McKenzie?

The Chairman: Can you run off some copies for the other members?

Mr. McKenzie: Yes.

The Chairman: Mr. McKenzie's motion reads as follows:

That Mr. R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing and Inspection Branch of the D.O.T., be invited to appear as a witness before the Standing Committee on Transport and Communications to explain his telex of May 12, 1977, regarding Tomahawk Airways and recommending their operating certificate suspension and in particular his statement that the recipient of the telegram "fully consider the possibility of embarrassment to the Minister and any other potential political implications which may result from suspension action."

Mr. Harquail: Mr. Chairman . . .

• 2125

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, before you decide on whether the motion is in order or whether you have a seconder, I wonder if it would be in order for you to ask the Minister or someone from the aviation branch to elaborate if they do have

[Translation]

disait bien que le destinataire du télégramme devait absolument tenir compte de la possibilité d'embarrasser le ministre et de toutes autres implications politiques pouvant résulter d'une telle suspension.

Il semblerait que l'on entrave le travail des inspecteurs sur place, monsieur le président, lorsqu'on leur envoie des télégrammes de ce genre, les enjoignant de faire bien attention à ce qu'ils font, de peur d'embarrasser le ministre et d'entraîner toutes autres répercussions politiques. Je crois qu'il est extrêmement important de faire comparaître ce témoin devant le comité, afin que nous puissions lui demander qui lui a fait envoyer ce télégramme dans lequel il disait de prendre garde d'embarrasser un ministre.

J'ai lu ce soir au comité deux rapports de sécurité dans lesquels on parle de 14 pertes de vie et rien ne peut être plus grave, monsieur le président. Nous nous devons donc d'aller au fond des choses, de chercher à savoir si c'est M. Bolduc lui-même qui a cru bon de voir à ce que le ministre des Transports ne soit pas embarrassé ou encore de chercher à savoir qui lui a donné une telle directive. Il faut absolument faire une enquête complète, étant donné ce qu'ont dit ces deux inspecteurs qui sont allés dernièrement dans le Nord, à savoir que des hauts fonctionnaires du ministère des Transports à Ottawa entravent leurs enquêtes. Nous pourrions certainement commencer par faire venir M. Bolduc pour lui demander d'expliquer si c'est bien lui qui a envoyé ce télégramme de lui-même ou s'il en a reçu l'ordre du ministre ou d'autres hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Quelqu'un doit-il appuyer ma motion?

Le président: Non, ce n'est pas nécessaire.

M. Benjamin: Pouvons-nous en avoir une photocopie, monsieur McKenzie.

Le président: Pouvez-vous en faire faire des copies pour les autres membres du comité?

M. McKenzie: Certainement.

Le président: La motion de M. McKenzie se lit ainsi:

Que M. R. L. Bolduc, Directeur de l'inspection et des licences aéronautiques au ministère des Transports soit invité à comparaître devant le comité permanent des Transports et des Communications pour expliquer son télégramme du 12 mai 1977 au sujet de la société *Tomahawk Airways* et de la recommandation de suspendre son permis, dans lequel il disait en particulier que le destinataire du télégramme devait «absolument tenir compte de la possibilité d'embarrasser le ministre et de toutes autres répercussions politiques qui pourraient résulter d'une telle suspension».

M. Harquail: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, avant que vous décidiez de la recevabilité de la motion, ou encore s'il faut quelqu'un pour l'appuyer, je me demande s'il ne serait pas préférable que vous demandiez au ministre ou à un représentant de la direc-

[Texte]

any information to give to the committee at this time with respect to this subject?

The Chairman: Are there any other comments? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: This is not really a comment Mr. Chairman. It is more of a point of order. First, could you get xerox copies made of the motion? It is in a somewhat convoluted wording. Secondly, you will of course need to rule whether or not you think the motion is in order, and thirdly, it seems to me that if it is in order it is a debatable motion that will require some discussion, at which point the Minister may want to comment or answer questions regarding the motion itself.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Monsieur Bussières.

M. Bussières: Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président. J'ajouterais qu'en plus d'avoir des copies pour les membres du Comité, il faudrait que ces copies soient dans les deux langues officielles de notre pays.

Mr. Benjamin: No problem.

Some hon. Members: Agreed.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur la motion? Nous sommes en train de faire faire du photocopies de la motion. S'il n'y a pas de commentaire, je vais continuer avec les noms que j'ai sur la liste.

Mr. Collette.

Mr. Collette: Mr. Chairman, I am not sure whether this is procedurally a correct motion to put since we do have the vote on surface transportation. I realize owing to your customary good nature you have allowed members of this Committee to mention subjects other than the vote at hand, but that is by sort of general agreement. If you are talking about motions and significantly making this kind of contribution to this particular debate on the supplementary estimates, I would think you would have to refuse the motion as not being in order because it does not relate specifically to Vote 46a or Vote L56a. I think those are the two votes we have tonight. Maybe I have the wrong ones, but they do not relate to aviation itself.

The Chairman: I feel that you are correct, that we should basically stick to the reference before the Committee and the particular vote. Traditionally we have allowed a considerable latitude for questioning when witnesses appear in regard to votes. These are the problems that arise by allowing that. The Chair as well as the Committee are extremely limited in regulating one way or the other.

I think what we should do is wait until the motion is returned. Then I will make a decision as to whether procedurally it can be accepted by the Chair and by the Committee.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais seulement ajouter que je ne voudrais pas que dans le procès-verbal de cette réunion ou encore au niveau de la presse, on laisse entendre que les membres de ce côté-ci de ce Comité sont indifférents. Il

[Traduction]

tion des transports aériens de nous dire s'ils ont des renseignements à donner au Comité dès aujourd'hui à ce sujet?

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ce n'est pas vraiment un commentaire, monsieur le président, j'invoque plutôt le Règlement. Tout d'abord, pourriez-vous faire photocopier le texte de la motion? Le libellé me semble un peu confus. Deuxièmement, vous allez bien sûr déclarer la motion recevable ou irrecevable et troisièmement, il me semble que si la motion est recevable, il faudra en discuter, et c'est alors que le ministre voudra peut-être faire des commentaires ou répondre aux questions posées sur la motion même.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin.

Mr. Bussières.

Mr. Bussières: On the same point of order, Mr. Chairman. I would like to add that not only should we have copies for the members of the Committee, but we should also have copies in both official languages.

M. Benjamin: Il n'y a aucune difficulté.

Des voix: D'accord.

The Chairman: Are there any other comments on the motion? We are having xerox copies made of the motion. If there are no other comments, I shall go on with the names on my list.

Monsieur Collette.

M. Collette: Monsieur le président, je ne suis pas certain qu'il convienne proposer une telle motion aujourd'hui, puisque nous étudions le crédit relatif aux transports de surface. Je comprends qu'à cause de votre bon caractère coutumier, vous avez permis aux membres du Comité de mentionner des sujets s'écartant du crédit étudié, et c'est accepté d'une manière générale. Mais lorsqu'il s'agit de motion importante comme celle-ci, pendant que nous discutons du budget supplémentaire, je croirais que vous devez déclarer la motion irrecevable car elle n'a pas trait précisément au Crédit 46a et au Crédit L56a. Je crois que ce sont les deux crédits que nous devons étudier ce soir. Ce ne sont peut-être pas les bons chiffres, mais je sais qu'ils n'ont aucun rapport avec le transport aérien.

Le président: Je crois que vous avez raison, et que nous devons nous en tenir principalement aux crédits inscrits à l'ordre du jour de la séance du Comité. Nous avons coutume d'accorder une grande latitude quant aux questions à poser aux témoins qui comparaissent lors de l'étude des crédits. Mais une telle latitude entraîne des problèmes de ce genre. La présidence ainsi que les membres du Comité ont beaucoup de difficultés à fixer des limites dans un sens ou dans un autre.

Je crois que nous devrions attendre que l'on nous reporte le texte de la motion. Je déciderai alors si la procédure permet à la présidence et au Comité d'accepter la motion.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I only want to add that I would not like to see the minutes of this meeting or the press give the impression that the members of the Committee on this side are indifferent. We are not discussing the importance of the case

[Text]

s'agit d'un cas, nous ne discutons pas de l'importance de ce cas-là, mais de la recevabilité de cette motion pendant l'étude des crédits 46a et 50a.

J'aimerais clarifier ce point. Nous ne sommes pas indifférents au sujet du point soulevé par le député. Nous sommes sympathiques à toutes ces victimes-là. Mais, il s'agit de savoir si une telle motion est recevable pendant l'étude des crédits 46a et 50a.

Alors, je ne voudrais pas que l'on pense que de notre côté nous sommes indifférents à cette situation.

Le président: La motion est très importante. Je vais attendre d'en avoir une copie avant de déterminer la procédure à suivre. Je devrai peut-être attendre à la prochaine séance du Comité pour prendre une décision.

Mr. McKenzie, if you do not have any further questions—we have allowed five minutes. If you have one last question—I am waiting for the motion. I will proceed to the next questioner and then come back to the motion once we have it, if that is agreeable with you.

• 2130

Mr. McKenzie: Well, I would just like to comment on the motion, Mr. Chairman.

In previous Committee meetings—it does not matter what Committee it is—there has been extreme latitude in the opening Committee hearings regarding . . .

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, you have already said that we are going to come back to this when the motion is prepared. I do not think it is proper for Mr. McKenzie to speak to the motion now. You have asked him to continue his questioning and we will come back to it in a few minutes.

The Chairman: Well, he has another minute or two if he wants to use up that time.

Mr. Collenette: But we are not on a motion; we are on general questions to the Minister on these votes. It has not even been decided whether the motion is procedurally correct.

The Chairman: But I have allowed other members to comment on the motion without . . .

Mr. Collenette: But you just made your decision, Mr. Chairman, that we should proceed with Mr. McKenzie's . . .

The Chairman: No, I have not made that decision. I will allow Mr. McKenzie to continue his questioning.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I know there will be every attempt made to silence me. But I would like you to take the time to give serious consideration to that motion, and I do not think any decision should be made tonight. I understand that at the next Committee meetings we shall have the Transport Commission, and I do not think we will be discussing this motion with the Transport Commission. I

[Translation]

mentioned, but we are debating whether this motion is in order or not while we are studying Votes 46a and 50a.

I would like to make that point clear. We are not indifferent about the point raised by the member. We are very sorry about these lives lost, but we are trying to determine whether such a motion is in order while we are considering Votes 46a and 50a.

So I would not like people to think that on our side we are not concerned about this situation.

The Chairman: The motion is a very important one. I shall wait until I have a copy before I decide on the procedure to follow. I may have to wait until the next meeting of the Committee before I make a decision.

Si vous n'avez pas d'autres questions, monsieur McKenzie. . . nous vous avons donné cinq minutes, mais si vous avez une dernière question. . . j'attends toujours le texte de la motion. Je vais donc donner la parole à un autre membre du Comité pour revenir à la motion lorsque nous l'aurons reçue, si vous êtes d'accord.

M. McKenzie: Je voudrais dire quelques mots au sujet de la motion, monsieur le président.

Dans d'autres séances de divers comités, on a fait preuve d'une grande souplesse pour les premières séances en ce qui en a trait. . .

M. Collenette: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, vous venez de dire que nous allions discuter de la motion une fois qu'elle serait prête. Je juge inacceptable que M. McKenzie en parle tout de suite. Vous lui avez demandé de poursuivre avec ses questions, que nous reviendrions à la motion dans quelques minutes.

Le président: Il lui reste encore 1 ou 2 minutes qu'il peut utiliser comme bon lui semble.

M. Collenette: Mais nous ne sommes pas en train de discuter d'une motion; nous sommes en train de poser au ministre des questions générales sur les crédits. On n'a même pas décidé si la motion était recevable ou non.

Le président: Mais j'ai autorisé d'autres députés à commenter la motion sans. . .

M. Collenette: Mais vous avez pris une décision, monsieur le président, lorsque vous avez décidé de poursuivre avec M. McKenzie. . .

Le président: Non, je n'ai pas pris de décision. Je vais autoriser M. McKenzie à continuer de poser des questions.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je sais qu'on va faire de son mieux pour me baillonner. J'aimerais tout de même que vous preniez le temps d'étudier attentivement cette motion et je ne crois pas que vous devriez prendre une décision ce soir. Je crois que c'est la Commission des transports qui doit venir témoigner lors des prochaines séances du comité et nous ne pourrions alors pas discuter de la motion. Je crois que M.

[Texte]

understand that Mr. Lang returns next Monday and I hope that you will make a decision by that time.

Mr. Harquail: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I do not think it is fair for the Chairman of this Committee to allow the last remark to go unchallenged when Mr. McKenzie said that every attempt will be made to silence him. That is a reflection on the Chair and it is a reflection on every member here.

We are talking about the procedural correctness of letting a motion go forward. You know, and everyone else here knows, that when a matter is brought forward outside of Vote 46a or Vote 50a, with respect to the subject that is before us tonight, the onus is on you, Mr. Chairman, to rule immediately whether or not we should discuss it further. That is what takes place in every other Committee.

With the greatest respect to you, Mr. Chairman, the Lord knows you are more than fair with every member, and have been as far as this Transport Committee is concerned, but I think there has to be a limit. You mentioned tradition earlier. If we are going to depart from tradition, maybe tonight is a good time to start, because you are faced with a dilemma of having to say—and you are the one that has to say this—whether or not this is procedurally correct.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, on a question of privilege.

Mr. Harquail: I do not think we can go on or waste any more time or do anything else unless you give a final ruling on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail, for your comments.

Mr. McCleave, on the same point of order.

Mr. McCleave: Yes, on the same point of order that Mr. Harquail raised. If he had raised it about two or three minutes earlier, it would have been quite proper to take it up then. The fact is that you, very properly, allowed this document to go out of the room so it could be photostated so everybody could have had his say on the point of order. To my mind, that was a perfectly right procedure by the Chair to try to put everybody in the picture. I think Mr. Harquail might be just a little bit narrow in how he argues points of procedure.

Having seen it presented and then coming back for everybody to argue on, I think we might argue it on other merits but not on the fact that it might have been dealt with immediately or within a split second or the like.

The Chairman: Thank you, Mr. McCleave.

This is a very difficult question for the Chair to decide on. I have appreciated the comments of the most knowledgeable members on all sides of the table. I feel that I shall reserve the decision to the next meeting regarding the procedural aspects of Mr. McKenzie's motion and we will continue with the questioning. We have gone through much valuable time and we do not have the Minister with us every night.

Mr. Condon, on the point of order?

[Traduction]

Lang est censé comparaître à nouveau lundi prochain et j'espère donc que vous nous ferez part de votre décision à ce moment-là.

M. Harquail: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, je ne crois pas que le président du comité devrait laisser passer en douce la dernière observation de M. McKenzie, à savoir qu'on fait de son mieux pour le baillonner. Voilà un commentaire qui porte sur la présidence ainsi que sur tous les membres du comité.

Nous discutons de la procédure et de la recevabilité de cette motion. Nous savons tous que lorsqu'on soulève une question ne concernant ni le Crédit 46a ni le Crédit 50a, crédits à l'ordre du jour ce soir, c'est à vous, monsieur le président, de juger immédiatement de l'opportunité d'en discuter. C'est ainsi que cela se passe dans tous les autres comités.

J'ai beaucoup de respect pour vous, monsieur le président, et je sais que vous êtes juste envers tous les membres du comité des Transports mais je crois tout de même qu'il y a une limite. Tantôt, vous avez parlé de tradition. Si nous entendons rompre avec la tradition, c'est peut-être le moment ou jamais puisque c'est vous qui devez décider si la motion est conforme à la procédure ou non.

M. McKenzie: Monsieur le président, question de privilège.

M. Harquail: Cela ne sert à rien de continuer ni de gaspiller notre temps tant que vous n'aurez pas rendu une décision.

Le président: Merci de vos observations, monsieur Harquail.

M. McCleave, au sujet du même rappel au Règlement.

M. McCleave: En effet. Si M. Harquail avait invoqué le Règlement deux ou trois minutes plus tôt, cela aurait été tout à fait opportun. Mais, monsieur le président, vous avez autorisé la photocopie de ce document afin que chacun puisse en avoir un exemplaire, et puisse donc dire ce qu'il pense du rappel au Règlement. A mon avis, c'est une procédure tout à fait correcte que de vouloir mettre tout le monde au courant. M. Harquail fait peut-être preuve d'un peu d'étroitesse d'esprit en parlant de procédure.

On a présenté la motion et tous ont pu en discuter; nous devrions donc parler d'autres choses que du moment de discuter de la motion.

Le président: Merci, monsieur McCleave.

Voilà tout un problème pour la présidence. J'ai écouté les observations des députés les plus éclairés de tous les partis et je crois que je vais devoir attendre à la prochaine séance pour rendre une décision quant à la recevabilité de la motion de M. McKenzie. Nous allons donc poursuivre les questions. Nous avons déjà perdu beaucoup de temps précieux; n'oubliez pas que le ministre n'est pas ici tous les soirs.

M. Condon invoque-t-il le Règlement?

[Text]

Mr. Condon: Yes, Mr. Chairman. Is that to be your final decision? Could you have Mr. McKenzie type this thing out? I cannot read it. I am not too sure what he is trying to get at. Some of the words are crossed out and written over. Would he be kind enough to have a copy typed and sent to our offices or to you, Mr. Chairman? I would also hope that when he does that, he will have it translated into the other official language of Canada.

• 2135

The Chairman: Thank you. I believe Mr. McKenzie has already agreed to do that.

Mr. Bussièrès.

M. Bussièrès: Monsieur le président, M. Benjamin a demandé qu'on prépare des copies pour les membres du Comité, et quelques secondes plus tard nous recevions les copies. Je ne mets pas en doute la qualité de la résolution mais j'ai tout de suite enchaîné pour dire qu'on devrait ajouter qu'il fallait que ce soit dans les deux langues officielles. J'aimerais savoir quelles dispositions vous avez prises pour que nous recevions aussi rapidement la copie française.

Le président: Vous avez déjà reçu la copie française?

M. Bussièrès: Non, je ne l'ai pas reçue. J'aimerais savoir quelles sont les dispositions qui ont été prises, monsieur le président, pour préparer les copies françaises.

Le président: Le greffier va prendre ses responsabilités et je suis sûr qu'il va avoir la traduction française...

M. Bussièrès: Monsieur le président, ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous dis qu'on a pris immédiatement les dispositions pour obtenir une copie anglaise. C'est une photocopie; je ne ferai pas de commentaires là-dessus puisque l'effort est louable. Mais je vous demande quelles dispositions ont été prises pour que nous ayons des copies françaises aussi rapidement que nous avons eu des copies anglaises.

Mr. McKenzie: I receive documents from the government today with the explanation, "The French version will follow."—if that is his argument.

The Chairman: Order, please. I will take...

M. Bussièrès: Monsieur le président, sur ce point je regrette mais l'Opposition se tarque toujours d'être meilleure que le gouvernement. Alors, ce n'est pas un exemple à citer. Je regrette, monsieur.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je crois...

M. Bussièrès: Si vous êtes sûr que le gouvernement...

Le président: A l'ordre.

M. Bussièrès: Il n'y a pas d'ordre...

Le président: La traduction va être faite le plus tôt possible pour les membres du Comité et je prendrai la décision aux prochaines assemblées du Comité des transports et des communications. Je demanderais à... Mr. Mazankowski to continue questioning, please.

Mr. Harquail: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Harquail, on a point of order.

[Translation]

M. Condon: Oui, monsieur le président. Est-ce là votre dernier mot? M. McKenzie ne pourrait-il pas faire dactylographier ce texte? Je ne peux pas le lire. Je ne vois pas vraiment où il veut en venir. Certains des mots ont été rayés, on a écrit par-dessus d'autres. M. McKenzie aurait-il l'obligeance de faire taper sa motion et de nous en envoyer copie à nos bureaux? Et j'espère que lorsqu'il le fera, il le fera traduire dans l'autre langue officielle du Canada.

Le président: Merci. Je crois que M. McKenzie a déjà accepté de le faire.

Monsieur Bussièrès.

Mr. Bussièrès: Mr. Chairman, Mr. Benjamin had asked that some copies be made for members of the Committee and those copies were distributed seconds later. I do not question the validity of the resolution but I immediately added that we specify that it be made in both official languages. I would like to know what you have done so that we may receive the French copy as soon as possible.

The Chairman: You mean you already have the French copy?

Mr. Bussièrès: No, I have not received it. I would like to know what you have done in order to have the French text prepared.

The Chairman: The Clerk will take his responsibilities in order to have the text translated into French...

Mr. Bussièrès: Mr. Chairman, that is not what I asked. I say you immediately acted so that English copies could be distributed. I know it is a photocopy so I will not comment since efforts were made. But I would like to know what measures you took so that we may get copies in French just as quickly as we got the ones in English.

M. McKenzie: Ce matin, on m'a envoyé ces documents avec une note disant: «La version française suit»...si c'est là qu'il veut en venir.

Le président: A l'ordre. Je vais...

Mr. Bussièrès: Mr. Chairman, I am very sorry but the Opposition is always boasting that it is better than the government. So, that is a very poor example. I am sorry, sir.

The Chairman: Order, please. I think...

Mr. Bussièrès: If you are sure that the government...

The Chairman: Order.

Mr. Bussièrès: There is no order...

The Chairman: The text will be translated as soon as possible for the benefit of the members and I will make a decision at the next meeting of the Committee of Transport and Communications. I will now ask... Monsieur Mazankowski, poursuivez, je vous prie.

M. Harquail: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Harquail invoque le Règlement.

[Texte]

Mr. Harquail: Through you, Mr. Chairman with regard to my learned friend, Mr. McCleave, and use of the word "narrow". I do not think it should be left that way, Mr. Chairman. On the one hand, it has been said many times this evening, and the evidence is clear, how serious this matter is. Yet on the other hand, it is not important enough that the document was prepared before this meeting started. That is the dilemma you were placed in, and all of us, when we got this piece of paper at the last second.

I think it is two separate issues. You decide if we have the legitimate right to see what is written on this piece of paper so that we can at least begin to understand what the motion is about. That is one issue. Once we have had an opportunity to understand the wording of the motion, then we go to the question of whether it is admissible or not. I do not think they should be laced together the way my good friend, Mr. McCleave, attempted to do, and say that we are attempting to push one thing one way or the other. At all times we are very willing to sit here and abide, but I think the matter should be kept very clear and very straight as to our position and as to the approach we are taking to this issue.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. McCleave: I think you are doing a marvellous job. I would hope that nobody would ever accuse me of being narrow.

The Chairman: Could we please proceed with the questioning. Mr. Mazankowski.

Mr. McKenzie: Could I just . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: One very brief point of order. Are you going to consider the motion and when will you be making a decision?

The Chairman: I have already stated that I will certainly consider the motion very seriously, and at the next Committee meeting I will bring forth the decision.

Mr. McKenzie: But we will not be discussing it at the next meeting of the Transport Commission. It will be at the next meeting when the Minister is here, which I understand is next Monday.

Mr. Condon: Mr. Chairman, on a point of order. I take great exception to that because there is an assumption here by Mr. McKenzie. As far as I am concerned, and everybody in this Committee is concerned, you are the Chairman. The Minister is here as a witness to be questioned, and I take great offence at the aspersion cast on the Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Condon. The decision will be taken at the next Committee meeting, which will be Thursday morning at 9.30, before we proceed to questioning with our witness here.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I want to return to the question of the future of the railway right of ways. The Minister indicated, I believe, that he felt he would be able to dispose of the land in a more effective and equitable fashion than his provincial counterparts. I may be summariz-

[Traduction]

M. Harquail: Monsieur le président, mon savant ami M. McCleave a utilisé l'adjectif «étroit». Je ne crois pas que cela devrait en rester là. On a dit à plusieurs reprises ce soir à quel point la question est grave. Et pourtant, elle n'est pas suffisamment importante pour que le document soit préparé avant le début de la séance. Ce document nous a été apporté à la dernière minute et voilà pourquoi nous avons un tel problème.

Je crois qu'il s'agit de deux questions distinctes. Vous devriez peut-être décider si nous avons le droit de lire ce document, afin que nous puissions au moins comprendre la motion. Lorsque nous aurons pu comprendre le libellé de la motion, nous déciderons alors si elle est recevable ou non. On ne devrait certainement pas régler les deux problèmes en même temps comme essaye de le faire M. McCleave pour ensuite se faire accuser d'influencer les choses. Nous sommes toujours prêts à suivre mais je ne voudrais pas qu'on oublie quelle est notre position face à ce problème.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

M. McCleave: Je trouve que vous faites un excellent travail. J'espère que personne ne m'accusera jamais d'être borné.

Le président: Pourrions-nous passer aux questions? Monsieur Mazankowski.

M. McKenzie: Permettez-moi . . .

Le président: M. McKenzie invoque le Règlement.

M. McKenzie: Très rapidement. Allez-vous étudier la motion et quand allez-vous rendre votre décision?

Le président: J'ai déjà dit que je vais étudier très attentivement la motion et que je vous ferai part de ma décision lors de la prochaine séance du comité.

M. McKenzie: Mais nous n'allons pas discuter de cela lors de la prochaine réunion de la Commission des transports. J'y serai lors de la comparution du ministre, lundi prochain je crois.

M. Condon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je m'oppose à ce que dit M. McKenzie car il y a présomption. Pour moi, de même que pour tous les membres du comité, c'est vous le président. Lorsque le ministre comparaît, il le fait à titre de témoin pour répondre aux questions et je suis choqué de voir qu'on puisse influencer le président.

Le président: Merci, monsieur Condon. Je rendrai ma décision lors de la prochaine séance du comité, soit jeudi à 9 h 30, avant de commencer l'interrogatoire du témoin.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aimerais en revenir à l'avenir des emprises des chemins de fer. Le ministre a dit pouvoir disposer des terrains beaucoup mieux et avec beaucoup plus de justice que ses homologues des provin-

[Text]

ing his statement somewhat but that is the understanding I had arrived at.

• 2140

First of all I wonder why he feels that way, and secondly I wonder whether these decisions will be made within the ambit of his office—within the department—or will the decisions be made under the Prairie Rail Action Committee or the Prairie Rail Authority, if it is so established at that time? I ask this question because this could become a very sensitive area, and because it is an important issue and because there is an obvious dispute as to who should have the disposition of these lands, perhaps we could ascertain what mechanism the Minister has in mind for following through with his plan.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I was not indicating that we would necessarily have to be more effective. I just thought that we would be sure to be effective and make sure that the land went where it should go as fast as possible. I indicated that beginning tomorrow we will have discussions with the municipal associations and then I would suspect with the specific municipalities involved and set up an agreed procedure to follow in order to determine who should be given the first option, the second and the third, and in quick order to put the land in the right hands. So we will develop a procedure which then should be applicable in each case as an individual abandonment occurs.

Mr. Mazankowski: Could the Minister indicate his preference as to how that might go? Do you feel that the lands in question should perhaps revert to the municipality or directly to the producer?

Mr. Lang: The main purpose of the discussions with the municipalities is to reach a consensus about that but my broad answer would be that it seems to me that everyone would agree that in ordinary course, if the line crosses one farmer's land, he will likely be the right person to have the land in the end; but everyone also understands that if there is an overriding municipal purpose, such that the municipality could ordinarily require the rights-of-way to follow it, then it would be logical to let the municipality have the land. Our possible proposal involves setting up a system whereby the land, or whatever value for the land is obtained from the farmer, may be available to the municipality, so that there is no value issue that leads the municipality to try to hang on to the land when it really should be transferred to the farmer at some appropriate value which then goes to the municipality.

Mr. Mazankowski: In other words, any funds that would be obtained for the dispersal of the lands would not be funds that would accrue to the federal government?

Mr. Lang: That is my intention at the moment.

Mr. Mazankowski: What about the important questions of the mine and mineral rights? I suppose we are dealing here essentially with the two rail companies, CN and CP.

Mr. Lang: We are dealing essentially with the surface rights in this discussion.

[Translation]

ces. Je résume peut-être mais c'est ce que j'ai compris de ce qu'il a dit.

D'abord, je me demande pourquoi il est de cet avis et ensuite j'aimerais savoir si ces décisions seront prises dans son bureau, au ministère, ou si elles le seront par le Comité d'action pour les chemins de fer dans les Prairies ou par l'administration des chemins de fer dans les Prairies, si celle-ci existe alors. Je pose la question car cela pourrait prêter à controverse, que c'est une question importante et enfin parce que de toute évidence on se dispute la disposition de ces terrains. Peut-être le ministre pourrait-il nous expliquer par quel mécanisme il appliquera son plan.

M. Lang: Monsieur le président, je n'ai pas dit que nous serions obligés d'être beaucoup plus efficaces. J'ai simplement dit que nous devrions veiller à ce que les terrains soient confiés à qui de droit le plus rapidement possible. Dès demain, nous entamerons des pourparlers avec les diverses associations de municipalités puis sans doute avec les municipalités directement intéressées afin d'établir ensemble l'ordre de préséance. Dans chaque cas précis il nous faudra établir les procédures.

M. Mazankowski: Le ministre pourrait-il nous dire s'il a une préférence? Croyez-vous que les terrains en question devront être redonnés à la municipalité ou alors directement à l'agriculteur?

M. Lang: C'est justement à ce sujet que nous devons nous entendre avec les municipalités mais j'ai l'impression que tout le monde s'accordera à dire que si la voie traverse les terres d'un agriculteur donné, c'est à lui qu'on doit redonner la parcelle de terrain. En revanche, les municipalités ont un droit prioritaire puisqu'elles peuvent également exiger des servitudes si bien qu'il serait logique de céder les terrains aux municipalités. D'après un de nos plans possibles, on pourrait donner les terres à la municipalité ou alors lui en verser le prix consenti par l'agriculteur afin que les municipalités n'essaient pas de s'accaparer les terrains qui devraient en fait revenir aux agriculteurs.

M. Mazankowski: Autrement dit, tout l'argent gagné grâce à la disposition des terrains ne restera pas entre les mains du gouvernement fédéral?

M. Lang: C'est mon intention pour le moment.

M. Mazankowski: Et pour les mines et les droits miniers? Je crois qu'il est question en fait des deux principales sociétés de chemins de fer, le CN et le CP.

M. Lang: Il n'est question que des droits en surface.

[Texte]

Mr. Mazankowski: You are dealing with surface rights? I am to take it then that in the event CP had mineral rights, they would maintain those rights?

Mr. Lang: We are not trying to affect that, if they are vested in the Crown or in a private individual . . .

Mr. Mazankowski: In other words the rights would remain in the hands of those people they are in right now?

Mr. Lang: Nothing we are doing with this agreement would change that. That is right.

Mr. Mazankowski: Associated with your meeting tomorrow, Mr. Minister, you indicated you were going to be discussing this particular matter. What other items do you have on the agenda? Do you have a discussion paper that you present to these organizations? Just what kind of a format does this meeting take and if you are going to be discussing specific issues, I am wondering whether it might not be in the best interest to allow Members of Parliament in on the points that you are going to be discussing?

• 2145

Mr. Lang: I do not know whether, Mr. Mazankowski, you are suggesting that I should not have discussions with Prairie groups and organizations . . .

Mr. Mazankowski: No, no. I am not suggesting that at all.

Mr. Lang: Your presence, I assure you, would be very valuable, but I would like to have some of them on my own.

Mr. Mazankowski: I am not suggesting that at all.

Mr. Lang: The meeting has an agenda; there were some advance papers distributed to the participants who were invited. The three main items on the agenda are the Prairie Rail Authority, the off-line elevator question and the use of Churchill for grain delivery. The actual land question is one I will indicate to the meeting but would hope to raise after the meeting with the municipalities, because I believe a direct discussion with those groups only will be most fruitful.

Mr. Mazankowski: Just one further question, Mr. Chairman. When did the Minister sign the agreement with the railway companies? Is that a classified document or can it be made available to the members of this Committee?

Mr. Lang: I could turn my attention to that question. I do not know whether it would fall into the commercial category or not. The agreements were initialled originally on September 15, I believe it was, in Saskatoon.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Collette.

Mr. Collette: Thank you, Mr. Chairman. Once again, thank you very much for your latitude this evening in allowing questions not strictly related to the vote. I would like to ask one question of the Minister.

Last June or July I asked a question in the House, after discussion with the Minister. I asked a question in the House of the Minister of Justice concerning the Ontario government's

[Traduction]

M. Mazankowski: Seulement? Dois-je en conclure que si le CP a des droits miniers, il pourra continuer à les faire valoir?

M. Lang: Nous ne voulons rien changer aux droits miniers s'ils appartiennent à la Couronne ou à un particulier . . .

M. Mazankowski: Donc, ces droits resteront entre les mêmes mains?

M. Lang: En effet, cette entente n'y changera absolument rien.

M. Mazankowski: Vous avez dit qu'au cours de votre réunion de demain vous alliez discuter expressément de cette question. Quelles autres sujets sont à l'ordre du jour? Allez-vous présenter un document de travail à ces organisations? Quel genre de réunions entendez-vous avoir, et si vous entendez discuter de questions précises, ne vaudrait-il pas mieux en toucher un mot aux députés?

M. Lang: Voulez-vous dire, monsieur Mazankowski, que je ne devrais pas avoir de discussions avec des groupes et des organismes des Prairies . . .

M. Mazankowski: Je n'ai pas du tout suggéré cela.

M. Lang: Votre présence serait, je vous l'assure, tout à fait appréciée mais j'aimerais en organiser quelques-unes moi-même.

M. Mazankowski: Ce n'est pas du tout ce que je voulais dire.

M. Lang: Un ordre du jour a été préparé pour cette réunion et des documents ont été distribués à l'avance à ceux qui y ont été invités. Les trois questions principales à l'ordre du jour sont la «*Prairie Rail Authority*», le problème de l'élevateur éloigné de la voie ferrée et l'utilisation de Churchill pour la livraison des céréales. J'ai l'intention de parler du problème foncier mais j'espère pouvoir en parler après la réunion avec les municipalités car j'estime qu'une discussion directe avec ces groupes serait extrêmement fructueuse.

M. Mazankowski: J'aimerais également savoir, monsieur le président, quand le ministre a-t-il signé l'accord avec les sociétés de chemins de fer? S'agit-il d'un document confidentiel ou peut-il être distribué aux membres du Comité?

M. Lang: Je vais y réfléchir. Je ne sais pas encore si ce document est considéré comme un document commercial ou non. Les accords ont été signés le 15 septembre dernier, me semble-t-il, à Saskatoon.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Collette.

M. Collette: Merci, monsieur le président. Je vous remercie encore d'avoir l'indulgence d'autoriser les questions qui ne portent pas strictement sur le crédit que nous étudions. J'aimerais poser une question au ministre.

En juin ou juillet dernier, j'avais posé une question à la Chambre après une discussion que j'avais eue avec le ministre. Cette question portait sur la décision du gouvernement de

[Text]

action in suspending liquor sales on inter-Ontario flights for seven days as a penalty for early serving on one of its flights. This may seem trivial on the surface, but underneath I think there is a very serious constitutional question. It is my contention that the Province of Ontario did not have the mandate to make that suspension, and that the Government of Ontario, indeed the government of any province, has no right whatsoever to . . .

Mr. McCleave: On a point of order, how far off the ground is this question travelling?

Mr. Colletette: . . . does not have the right to interfere with the administration of national air service, which is what they are doing, indeed of any air service. I would like to know whether the Minister has had further discussions with the Minister of Justice as to whether or not any action will be taken by the Government of Canada. I realize it will not be he who will be taking the action—the Minister of Justice will—but surely he will be the principal adviser to the Minister of Justice or a principal adviser, given his previous portfolio and his present responsibilities. Would the Minister like to make some comments on that?

Mr. Lang: I have not had an opinion from the Minister of Justice on the subject. I understood the Minister might have been having his officials speak directly with officials of Air Canada, which was the involved agency, concerning the matter, but I do not know the outcome of that.

Mr. Colletette: Thank you, M Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Colletette. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, My first question is further to what Mr. Mazankowski raised regarding rights of way. In light of the Hall Commission recommendation that rights of way be turned over to the provinces, it would seem to me that at least jurisdictionally that is the proper route to follow, and the provinces and the municipalities in turn sort out and negotiate between them the use and allocation of those rights of way. I am thinking even further afield than what might be a right of way over a farmer's field or a right of way that a municipality might want to use for a road allowance.

There may be, I do not know but there may be, portions of rights of way that a province may want to use for buried telephone lines or gas distribution lines or even buried electric lines. There is a host of potential uses for some portions of these rights of way, most of which, if they ever rose up, would come under the jurisdiction of a province. I am just wondering why the reluctance just to follow in a straightforward manner the recommendations that Mr. Justice Hall made. Then the ball is in the court between the provinces and the municipalities.

• 2150

Mr. Lang: I think I really did follow the most straightforward method available. I persuaded the railways to let us have the disposition of those lands and I am moving towards the disposition, which I do not see how anybody will be able to quarrel with. It will be one which will have been developed in

[Translation]

l'Ontario de suspendre la vente de boissons alcoolisées dans les vols intraprovinciaux pendant sept jours pour punir une compagnie d'avoir servi de l'alcool à une heure indue. Cette histoire paraît peut-être banale mais je crois qu'elle cache un problème constitutionnel très grave. Je prétends que la province de l'Ontario n'avait pas le droit d'imposer cette suspension et que le gouvernement de l'Ontario, pas plus qu'un autre gouvernement provincial, n'a le droit . . .

M. McCleave: J'aimerais invoquer le Règlement; jusqu'où voulez-vous aller avec votre question?

M. Colletette: . . . j'estime donc que le gouvernement de l'Ontario n'a pas le droit de s'immiscer dans l'administration d'une compagnie aérienne. J'aimerais savoir si le ministre a eu d'autres discussions avec le ministre de la Justice au sujet des mesures que pourrait prendre le Gouvernement du Canada. Certes, ce n'est pas à lui d'intervenir, mais plutôt à son collègue de la Justice; cependant, il est certainement le conseiller principal du ministre de la Justice pour cette affaire, étant donné ses responsabilités actuelles et son portefeuille précédent. Le ministre a-t-il des commentaires à faire à ce sujet?

M. Lang: je ne sais pas ce que le ministre de la Justice pense de cette affaire. Il me semble qu'il avait l'intention de demander à des fonctionnaires de discuter avec Air Canada, la compagnie en cause, mais je ne sais pas ce que cela a donné.

M. Colletette: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Colletette. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais en revenir à la question soulevée par M. Mazankowski au sujet des servitudes de passage. Étant donné que la Commission Hall avait recommandé que les emprises soient rendues aux provinces, il me semble que c'est la voie à suivre, tout au moins sur le plan de la juridiction. Ensuite, les provinces et les municipalités pourraient négocier entre elles l'utilisation et l'allocation de ces terrains. Il se peut même qu'une municipalité veuille utiliser une emprise sur un champ pour ouvrir une route.

Il se peut également qu'une province désire acquérir certaines portions d'emprises pour enterrer des câbles téléphoniques, des tuyaux de gazoduc ou même des câbles électriques. Certaines portions de ces emprises pourraient être utilisées de mille façons par la province. Je me demande donc pourquoi on hésite tellement à appliquer les recommandations du juge Hall.

M. Lang: Je crois que cela correspondait à la méthode la plus directe possible. J'ai persuadé les sociétés de chemins de fer de nous laisser la disposition de ces terrains et je ne vois pas comment quelqu'un pourrait contester cela. Les aménagements se feront en consultation avec les municipalités et je suis

[Texte]

consultation with the municipalities and I trust will be fully in accordance with their views as to how it should be done, but my main objective will be to get the land in the hands of the farmer when that is the right result. It was partly because I had known of some cases where farmers had waited a long, long time for land to be offered to them and were rather annoyed about the lack of action that I felt that I had a chance to make sure that did not happen in the future.

Mr. Benjamin: I do not want to be misunderstood, Mr. Chairman. I agree that the Minister's getting the land from the railways as the first step was the proper thing to do, but I was just suggesting that surely the next step would be to follow Mr. Justice Hall's recommendation, the commission's recommendation, and turn it over to the provinces. They, the municipalities and the farmers are concerned and this is properly where that kind of decision-making and jurisdiction lies, between the provinces, the municipalities and the producers concerned.

I do not know why the Minister would want to get into that boar's nest. I would think he would want to do what Mr. Hall said. The ball would be in their court and he would be relieved of all kinds of repercussions, be they political or otherwise. I just do not understand the reluctance to do what Mr. Hall suggested.

Mr. Lang: Because of my interest in being sure that the farmers individually who are affected by this land get the land as fast as possible and I was not sure that I could count on all of the provinces to do it that quickly.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Minister's coming from the same part of Canada as I do, knows very well that any municipal government or provincial government at its peril would mess around with something that was a proper right or place of a farmer. I am sure that he knows that as well as I do.

Mr. Chairman, to return to the matter of the rail line rehabilitation and the government's payments towards the purchase of ballast cars, whatever number of years down the road when that rehabilitation is completed, what is the intent of the government on those ballast cars in terms of ownership? Do they go to the railways at the depreciated value or are the railways going to pay for them in total over a period of time? What is the intention here?

Mr. Lang: The more immediate question that concerned me was the fact that we were just at this point in time committing ourselves to a \$100 million program, so we provided in the agreement that if the new cars being purchased were no longer being used in the branch-line rehabilitation program, they would then become the property of the Crown.

Mr. Benjamin: What are you going to do with them after that, store them some place?

Mr. Lang: I do not want to speculate about that because I do not think that is going to happen. We are going to go on with the rehabilitation program.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to return to the matter of downtown stations and a policy that I think needs to be a national one on rail-passenger service in our cities, I believe it

[Traduction]

convaincu que tout sera conforme à leurs opinions. Cela dit, mon objectif principal sera de remettre les terrains aux agriculteurs, lorsque ce résultat est souhaitable. C'est en partie parce que je savais que certains agriculteurs avaient dû attendre très longtemps pour que des terrains leur soient offerts et que je m'inquiétais du manque d'action dans ce domaine que j'ai saisi cette chance qui se présentait de m'assurer que cela ne se reproduirait plus à l'avenir.

M. Benjamin: Je ne voudrais pas être mal compris, monsieur le président. Je conviens que la première mesure prise par le ministre, c'est-à-dire de remettre les terrains aux agriculteurs, était une mesure adéquate. Cependant, je voudrais dire que la mesure suivante devrait être d'appliquer la recommandation de la Commission du juge Hall et de remettre cela aux provinces. Ce sont en effet les provinces, les municipalités et les agriculteurs qui sont préoccupés par cette question et c'est précisément à leur niveau que les décisions devraient être prises, puisque ce sont elles, les provinces et les municipalités qui sont compétentes en la matière.

Je ne vois d'ailleurs pas pourquoi le ministre voudrait mettre la main dans ce panier de crabes. J'estime qu'il devrait simplement faire ce qu'a recommandé M. Hall. Il serait alors tout à fait libéré des répercussions éventuelles, politiques ou autres. Je ne comprends donc pas votre hésitation à adopter les recommandations du juge Hall.

M. Lang: C'est parce que mon intérêt est également de m'assurer que les agriculteurs intéressés par ces terrains les obtiennent le plus rapidement possible et je ne pouvais m'en remettre aux seules provinces à ce sujet.

M. Benjamin: Le ministre vient de la même région du pays que moi, monsieur le président, et il sait donc parfaitement que tous les gouvernements municipaux ou provinciaux ne pourraient embêter les agriculteurs qu'à leurs risques et périls. Il en est sans doute aussi conscient que moi.

Pour en revenir à la question de l'amélioration des lignes de chemins de fer et aux paiements du gouvernement pour l'achat de wagons de ballast, quelles sont les intentions du gouvernement quant à la propriété de ces wagons. Seront-ils abandonnés aux sociétés de chemins de fer, à la valeur dévaluée, ou ces sociétés devront-elles les payer totalement, sur plusieurs années?

M. Lang: La question la plus immédiate, pour l'instant, concerne le fait que nous nous engageons pour une somme de 100 millions de dollars. Nous avons donc prévu, dans l'accord, que si les nouveaux wagons ne doivent plus être utilisés dans le cadre du programme d'amélioration des voies secondaires, ils deviendraient propriété de la Couronne.

M. Benjamin: Qu'allez-vous donc en faire à ce moment là? Les garder dans des hangars?

M. Lang: Je ne voudrais pas émettre d'hypothèse la-dessus. Pour l'instant, nous en sommes au programme d'amélioration.

M. Benjamin: Pour en revenir à la question des gares en centre-ville, monsieur le président, et à une politique qui, selon moi, devrait être nationale, au sujet des services de transport

[Text]

was about a year ago or maybe a little less that Mr. Cloutier before the Committee gave what I took to be a commitment or certainly a policy of the Department or the government that they would prevent the removal of downtown stations wherever rail-passenger service is feasible, and yet MOT allowed closure of the downtown Quebec City station in August of 1976 at a time when they were preparing a better inter-city passenger service between Montreal and Quebec City.

Why would you haul people at 90 or 100 miles an hour and then dump them off 3 miles out of town? Mr. Roberts last night informed us that the removal of that downtown station in Quebec City resulted in a 15 to 30 per cent drop in traffic for CNR. Surely this business of letting a city make a decision flies in the face of what has to be a national policy. If you are going to set up transcontinental and inter-city passenger trains to deliver people to cities, surely it is the responsibility of the federal authority to see to it that it happens in the cities, not outside them.

Mr. Lang: Clearly there is responsibility between the rail-ways and the Canadian Transport Commission, but also this city, to consider many aspects of the question. It is not quite as simple as that question makes it out to be. Obviously, downtown locations for railway stations are ideal for good and effective passenger service, but that is not the only consideration at work when you are looking at a city and its development.

• 2155

Mr. Benjamin: Maybe Mr. Roberts wants a multimodal-air, bus, rail, all in the same terminal.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the last time I travelled by train, we ran over five cows between Halifax and Quebec City. I think it happened just outside Ste-Anne-de-la-Pocatière and we did not wait long enough to pick them up and have something decent on our plate.

I have four questions, if I may, and I realize my time is limited to five because I am such an outgoing or onging person. The first one, then, very quickly.

On the question of VIA, what protection is there for the pensions and the working rights and other rights of those who have transferred from the CN and CP to this new concept?

Mr. Lang: A set of regulations has been developed with the co-operation of the union to deal with the way in which these rights would be either protected as they stay in the CN or CP or in relation to their transfer. Of course, job security clauses and early retirement clauses and those sorts of things come

[Translation]

de voyageurs par chemins de fer, il y a environ un an que M. Cloutier est venu témoigner devant le Comité. A ce moment-là, il s'était engagé, si je l'avais bien compris, à l'égard d'une politique ministérielle ou gouvernementale destinée à empêcher l'élimination des gares situées en centre-ville, là où le transport par chemins de fer des voyageurs pouvait être faisable. Or, le ministère des Transports vient d'autoriser la fermeture de la gare de Québec, en août 1976, au moment même où l'on prépare la mise en place d'un meilleur service interurbain, entre Montréal et Québec.

Pourriez-vous me dire l'intérêt qu'il y a à transporter les gens à 90 ou 100 milles à l'heure pour les abandonner à trois milles du centre-ville? Hier soir, M. Roberts nous a dit que l'élimination de cette gare, en plein centre de Québec, entraînera une diminution de trafic de 15 à 30 p. 100, pour le CN. Cette décision est donc manifestement contraire à ce qui devrait être une politique nationale. Si vous avez vraiment l'intention de faciliter les transports de voyageurs par train, non seulement dans l'ensemble du pays mais entre les villes, vous devriez certainement en même temps vous assurer que les gens pourront débarquer dans les villes et non pas à l'extérieur?

M. Lang: C'est manifestement là une question qui relève des chemins de fer et de la Commission canadienne des transports, ainsi que de la ville, sans doute. Ce n'est cependant pas une question aussi simple à résoudre que vous le laissez entendre. Évidemment, les gares de chemins de fer situées au centre de la ville, offrent toujours un service bien plus efficace aux voyageurs, mais ce n'est pas le seul facteur qui entre en ligne de compte dans la planification de l'aménagement d'une ville.

M. Benjamin: M. Roberts veut peut-être réunir tous les moyens de transport, par avion, autocar ou train, dans le même terminus.

Le président: Merci monsieur Benjamin. Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, la dernière fois que j'ai pris le train, nous avons écrabouillé cinq vaches d'Halifax à Québec. Je crois que cela s'est produit juste après Ste-Anne-de-la-Pocatière, mais nous ne nous sommes pas arrêtés assez longtemps pour pouvoir aller les chercher et prendre un repas décent.

J'ai quatre questions à poser, et si vous me le permettez, et je sais que je dois me limiter à cinq minutes parce que je suis plutôt loquace. Je vais poser ma première question très brièvement.

Comment assurera-t-on la protection des droits des employés du CN et du CP qui ont été transférés à VIA Rail?

M. Lang: Nous avons établi, en collaboration avec le syndicat, des règlements en vue de protéger les droits de ceux qui demeureront au CN ou au CP ou de ceux qui seront transférés. Bien entendu, d'autres aspects entrent en ligne de compte, comme la sécurité d'emploi et la retraite anticipée. Cependant,

[Texte]

into play as well. But all of that was worked out in a set of regulations with the co-operation of the union.

The Chairman: Just for your information, Mr. McCleave, if you have a look at yesterday's proceedings, there was a fairly lengthy discussion on that that might provide you with more information.

Mr. McCleave: I stand revised, Mr. Chairman, and I thank you for that.

Now I ask then the Minister this: has there been any particular route, since anything that even pertains to railways going through Atlantic Canada is apt to be a rather sensitive issue, picked for the VIA operations, say between Moncton and Quebec City or Montreal?

Mr. Lang: No.

Mr. McCleave: Is it going the east shore route or is it going through Fredericton, or is it going directly across country to Edmundston and then on to Quebec City and Montreal?

Mr. Lang: That has not yet been determined. The CTC is still at work on the question.

Mr. McCleave: It would be a CTC determination?

Mr. Lang: They would produce a plan for the Montreal-through-the-Atlantic-region just as they have just recently done in relation to the Montreal-to-the-West.

Mr. McCleave: And where does it go after it gets through the CTC screening process? Who makes the ultimate decision after CTC has made a suggestion?

Mr. Lang: Theirs is probably more than a suggestion, but there is, of course, a right of appeal from CTC decisions but very often the CTC may put it in the form of recommendations.

Mr. McCleave: The CTC decision might go on to the Cabinet or it might not.

Mr. Lang: More likely what would happen is that... Oh, well, I suppose all I can do is restrict myself to citing what has happened in relation to the West. There is a plan which VIA Rail, Mr. Roberts, will now be following or developing alternative improvements to, and there may be stages at which he has to come back to the CTC for specific approval if some of his changes are departures from the basic plan they outlined in their final plan.

Mr. McCleave: And finally, may I ask one question, which is probably a very large one over-all, but having observed Amtrak in the United States, which I perceive would be the method that is being followed here in Canada, and knowing that despite the American wish to have the good old, well-we-are-going-to-make-it-on-private-enterprise and there-will-be-no-losses-on-the-thing and the like, the fact is that Amtrak in the United States has operated for years and will operate for years at a loss that has to be made up from public revenue. I wondered if we are caught in the same American hangups with regard to VIA or whether we have actually tried to take a more realistic position. Where do we think the thing is going to start and where do we think the thing is going to end from the standpoint of the call upon the public purse?

[Traduction]

tous ces aspects ont été inclus dans les règlements que nous avons élaborés en collaboration avec le syndicat.

Le président: Pour votre gouverne, monsieur McCleave, vous pourriez obtenir de plus amples renseignements en consultant le compte rendu de la séance d'hier.

M. McCleave: J'en prends note, monsieur le président, et je vous remercie.

J'aimerais maintenant demander au ministre si l'on a déjà choisi un trajet pour le service VIA, disons de Moncton à Québec ou Montréal, étant donné que toute modification au réseau ferroviaire des provinces de l'Atlantique pourrait susciter une controverse?

M. Lang: Non.

M. McCleave: La ligne suivra-t-elle la côte est, ou traversera-t-elle Fredericton ou se rendra-t-elle directement à Edmundston et ensuite à Québec et Montréal?

M. Lang: On n'a pas encore pris de décision à ce sujet. La CTC étudie encore la question.

M. McCleave: C'est la CTC qui en décidera?

M. Lang: Elle présentera un projet pour le trajet Montréal—Provinces maritimes, comme elle l'a fait récemment pour le trajet Montréal—Provinces de l'Ouest.

M. McCleave: Qui étudiera le projet proposé par la CTC? Qui prendra la décision finale?

M. Lang: Il ne s'agit pas vraiment d'une proposition mais bien entendu il est possible d'interjeter appel des décisions de la CTC. Toutefois, il arrive fréquemment que la CTC présente ses projets sous forme de recommandations.

M. McCleave: On ne sait pas si la décision de la CTC sera étudiée par le Cabinet ou non.

M. Lang: Probablement que... je ne puis que vous dire ce qui s'est passé pour ce qui est de l'Ouest. Il existe un plan qu'appliquera ou améliorera VIA Rail, c'est-à-dire M. Roberts. Ensuite, la CTC devra probablement approuver la version finale si des modifications sont apportées au projet qu'elle a proposé.

M. McCleave: J'aimerais poser une dernière question, qui est probablement assez vaste, mais j'ai observé le fonctionnement de la Société Amtrak aux États-Unis qui est probablement semblable à ce que l'on envisage ici au Canada. Les Américains pensaient qu'en s'adressant au secteur privé, il n'y aurait pas de perte, mais le fait est que cette Société Amtrak est déficitaire depuis des années, et le sera probablement pendant longtemps encore. Ce déficit doit être comblé à l'aide des deniers publics. Je me demandais si nous avions succombé aux mêmes préjugés que les Américains, ou si nous avions vraiment essayé d'adopter une attitude plus réaliste. Dans quelle mesure envisage-t-on de puiser à même le trésor public?

[Text]

Mr. Lang: We start with a far higher ridership in Canada than in the U.S. relative to population, so that gives us a good advance chance to do better. The exact thing we are trying to do with the CTC hearings and all of this process is to determine where there just is not enough service or enough demand so that the bus or alternative means of transportation really can provide the service that is needed and where the rail would just lose too much money and pull out of those in effect and concentrate on those areas where there is at least enough to justify the use of rail as distinct from other services.

• 2200

The Chairman: Thank you, Mr. McCleave. Mr. Mazankowski has requested one short question, if it is agreeable to the Committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, since Mr. Collenette was allowed to raise a question of liquor licensing as it applies to Air Canada, I thought perhaps you might provide a similar type of latitude for another question to which perhaps the Minister might be happy to respond.

It rises out of the situation at the Edmonton International Airport. I know that the Minister has had a series of representations and I think there has been a general understanding over the last three years that there was a necessity for improving the facilities in the airport because the present facilities are grossly inadequate, particularly in the face of the Commonwealth Games which are taking place in the City of Edmonton in 1978, and particularly with regard to customs facilities. I understand that the present facilities will only meet about 50 per cent of the demands.

I wonder, Mr. Chairman, if the Minister would have anything new to report on the progress taking place with regard to that very important problem and if we can be optimistic in looking forward to a favourable response, hopefully before the end of this year.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have nothing new at this time on the alteration of facilities at Edmonton. We developed our plans and, of course, it was a problem of available funds which stopped us from going ahead with them at this time. It is not directly within my responsibility, but I do know that there are some plans afoot to attempt to provide the various facilities like customs for the Commonwealth Games by whatever temporary expedience that may be possible.

Mr. Mazankowski: Apparently a communication was received from your colleague the Minister of Industry, Trade and Commerce to the effect that there was still some hope and that there was the prospect of the negotiation of a loan through his particular department so the necessary construction work could begin immediately. Are you aware of such a commitment? Is there any possibility that that in fact may become a reality?

Mr. Lang: The Minister of Industry, Trade and Commerce and I have had discussions about that. He does want to look further at some ways of trying to solve the financial problem in the short run, and it is possible that could work.

[Translation]

M. Lang: Tout d'abord, nous avons beaucoup de clients proportionnellement au Canada qu'aux États-Unis, ce qui nous donne une meilleure proposition de départ. Les audiences de la CTC et tout le processus que nous avons entrepris visent à déterminer les endroits où la demande est tellement minime que d'autres moyens de transport, comme l'autocar, seraient plus appropriés, et les endroits où le service ferroviaire perdrait trop d'argent. Nous voulons donc concentrer nos efforts dans les régions où la demande est assez forte pour justifier un service ferroviaire.

Le président: Merci, monsieur McCleave. M. Mazankowski a demandé qu'on lui permette de poser une courte question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné que M. Collenette a pu poser une question au sujet de la vente de boissons alcooliques, j'ai pensé que vous me permettriez de m'écarter aussi du sujet et de poser une autre question à laquelle pourrait répondre le ministre.

Ma question porte sur la situation à l'aéroport international d'Edmonton. Je sais que certains sont intervenus auprès du ministre et je pense que tout le monde convient qu'il faut améliorer les installations de l'aéroport parce que les installations actuelles sont loin d'être suffisantes, surtout celles des douanes, étant donné que les jeux du Commonwealth auront lieu à Edmonton en 1978. Je crois que les installations actuelles ne pourraient répondre qu'à environ la moitié de la demande.

Le ministre a-t-il quelque chose de neuf à nous apprendre au sujet des progrès accomplis à l'égard de ce problème très grave et nous dire si nous pouvons compter sur une réponse favorable avant la fin de l'année?

M. Lang: Monsieur le président, je n'ai rien à vous apprendre pour l'instant au sujet de la transformation des installations d'Edmonton. Nous avons élaboré des plans, mais nous avons dû en retarder la mise en œuvre à cause d'une pénurie de fonds. Cela ne relève pas directement de moi, mais je sais que l'on tente actuellement de fournir toutes les installations qui seront nécessaires lors des jeux du Commonwealth, comme les douanes, même si ce n'est qu'à titre temporaire.

M. Mazankowski: Il semble qu'on ait informé votre collègue, le ministre de l'Industrie et du Commerce qu'il y avait encore de l'espoir et qu'on pensait pouvoir contracter un prêt, par l'entremise de son ministère, afin de commencer immédiatement les travaux nécessaires. Êtes-vous au courant qu'un tel engagement ait été pris? Est-il possible que cela se réalise concrètement?

M. Lang: J'en ai discuté avec le ministre de l'Industrie et du Commerce. Il est disposé à chercher d'autres moyens de résoudre ce problème financier à court terme, et il est possible que cela marche.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Are you optimistic that something along those lines might be developed in time?

Mr. Lang: I think if I just say it is possible, that is about as far as I can go.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

On behalf of the Committee, I would like to thank the Minister and his officials for appearing before us this evening. The Committee is adjourned to the call of the Chair.

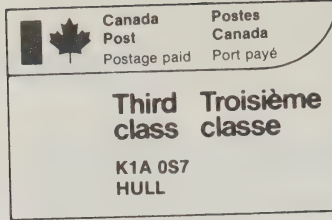
[Traduction]

M. Mazankowski: Croyez-vous que ces dispositions pourraient être prises à temps?

M. Lang: Je dirais que c'est possible, je ne puis en dire plus.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Au nom du comité, je tiens à remercier le ministre de ses collaborateurs d'avoir comparu ce soir. Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.



Canada
Post
Postage paid

Postes
Canada
Port payé

Third Third
class class
class

K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, December 1, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le jeudi 1^{er} décembre 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1977-78 Vote 85a—
Canadian Transport Commission under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (A) 1977-1978 Crédit
85a—Commission canadienne des transports sous
la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977

Troisième session de la
trentième législature, 1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Allard
Benjamin
Bussières
Cadieu
Caron

Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn
Forrestall
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCleave

McKenzie
Murta
Roy (*Laval*)
Towers

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, December 1, 1977:

Mr. Forrestall replaced Mr. Ritchie;

Mr. Murta replaced Mr. Masniuk.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 1^{er} décembre 1977:

M. Forrestall remplace M. Ritchie;

M. Murta remplace M. Masniuk.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 1, 1977

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Forrestall, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, Murta.

Other member present: Mr. Ritchie.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. K. Mozersky, Chief, Social Analysis and Research Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, November 9, 1977 relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978. (*See Minutes of Proceedings for Monday, November 28, 1977.*)

DECISION BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: Last Tuesday, November 29th, Mr. McKenzie proposed to move,—That Mr. R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing Branch of the DOT be invited to appear as a witness before the Standing Committee on Transport and Communications to explain his telex of May 12, 1977 regarding Tomahawk Airways.

The proposed motion seeks to invite a particular individual, whose general duties as well as his specific action, deal with matters affecting the policing of aviation rules as they apply to air safety.

The seriousness of the matter is not in doubt but my concern is whether the proposed motion falls within the terms of our Order of Reference, namely the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978. Beauchesne's 4th Edition, Citation 304(1) states "A committee can only consider those matters which have been committed to it by the House." Citation 304(2) states clearly "A committee is bound by, and is not at liberty to depart from, the order of reference." (B. 469.)

I have gone to some lengths to determine if the proposed motion could come within the four corners of the Votes presently before us. It was argued by one member that the matter comes under Vote 85a of the Canadian Transport Commission dealing with the operating subsidy of Regional Air Carriers. I must point out that Vote 85a is restricted to a subsidy to two particular Air Carriers namely Eastern Provincial Airways and Quebecair but not Tomahawk Airways. For a proposal to be in order it is not sufficient that it refer in a vague general way to a vote but as Citation 238(2) of Beauchesne's states it "—must be *strictly* relevant to the item—" Most important it is a Vote under the Canadian Transport Commission which has no responsibility with policing of air safety and more specifically the suspension of operating certificates.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1^{er} DÉCEMBRE 1977

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Forrestall, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, Murta.

Autre député présent: M. Ritchie.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. K. Mozersky, chef, Direction de la recherche économique et sociale.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 9 novembre 1977 portant sur le budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. (*Voir le procès-verbal du lundi 28 novembre 1977.*)

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: M. McKenzie a proposé mardi dernier 29 novembre,—Que M. R. L. Bolduc, directeur des Services de l'inspection et des licences aéronautiques du MDT soit invité à témoigner devant le Comité permanent des transports et des communications pour expliquer son message télex du 12 mai 1977 au sujet de Tomahawk Airways.

La motion proposée vise à inviter une personne dont les fonctions générales ainsi que l'activité précise se rapportent à des questions touchant l'élaboration des règlements aéronautiques portant sur la sécurité aérienne.

L'importance de la question ne fait aucun doute, mais je me demande si la motion proposée se rapporte à notre ordre de renvoi, à savoir: l'étude du budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Le commentaire 304(1) de la 4^e édition de Beauchesne dit ceci: «Un comité ne peut étudier que les questions qui lui sont déferées par la Chambre». Le commentaire 304(2) stipule clairement qu'un «comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi, et ne saurait y déroger (B. 469)».

J'ai sérieusement réfléchi pour savoir si la motion proposée cadre avec le crédit que nous étudions actuellement. L'un des membres du Comité soutient que la question relève du crédit 85a de la Commission canadienne des transports concernant la subvention de fonctionnement accordée aux transporteurs aériens régionaux. Je dois souligner que le crédit 85a se limite à une subvention consentie à deux transporteurs aériens déterminés, soit Eastern Provincial Airways et Québecair, mais non à Tomahawk Airways. Il ne suffit pas pour qu'une proposition soit recevable qu'elle se rapporte vaguement à un crédit, puisque le commentaire 238(2) de Beauchesne énonce que «la discussion doit porter *exclusivement* sur ledit article». Il importe surtout de souligner qu'il s'agit d'un crédit qui se rapporte à la Commission canadienne des transports qui n'a aucune responsabilité en

The proposed motion applies even less to the other Votes which are not related to Air Transport.

For all the foregoing reasons I must regrettably rule the motion out of order.

The Chairman called Vote 85a—Canadian Transport Commission—under Transport.

Mr. Benson made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

It was agreed,—That a document submitted by the Canadian Transport Commission entitled "Description and Adjustment to Canadian National's General Administration Cost Error in 1973 to 1976—Subsidy Claims and Payments" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TC-1").

Mr. Mazankowski proposed to move,—That the Standing Committee of Transports and Communication request a reference from the House to examine the contents and related issues surrounding the telex of Mr. R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing Branch of the DOT dated May 12, 1977 in connection with the operations of Tomahawk Airways.

And a point of order being raised as to the procedural acceptability of the motion, the Chairman reserved his decision.

Mr. Benjamin proposed to move,—That this Committee request the government to have the House of Commons pass an order of reference allowing the Standing Committee on Transport and Communications to hold hearings in Ottawa and Northern Ontario to receive representations and to report thereon regarding the "final plan" of the Canadian Transport Commission on transcontinental train service.

And a point of order being raised as to the procedural acceptability of the motion, the Chairman reserved his decision.

It was agreed,—That a document submitted by the Department of Transport entitled "Rehabilitation Program" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TC-2").

Questioning of the witnesses resumed.

At 11:00 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

matière de sécurité aérienne et, plus particulièrement, de suspension des licences d'exploitation.

La motion proposée se rapporte encore moins aux autres crédits qui ne sont pas reliés au transport aérien.

A ces motifs, je déclare, à regret, que la motion est irrecevable.

Le président met en délibération le crédit 85a—Commission canadienne des transports—sous la rubrique Transport.

M. Benson fait une déclaration préliminaire et répond aux questions avec les autres témoins.

Il est convenu,—Qu'un document présenté par la Commission canadienne du transport et intitulé «Description et rectification de l'erreur faite dans le calcul des frais généraux d'administration du Canadien National de 1973 à 1976—Réclamations et paiements de subventions» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TC-1»).

M. Mazankowski propose,—Que le Comité permanent des transports et des communications sollicite de la Chambre un ordre de renvoi lui permettant d'étudier le contenu du message télex envoyé par M. R. L. Bolduc, directeur des Services de l'inspection et des licences aéronautiques du MDT, en date du 12 mai 1977 au sujet des opérations de Tomahawk Airways.

Le président réserve sa décision sur un rappel au Règlement soulevé au sujet de la recevabilité de la motion, quant à la forme.

M. Benjamin propose,—Que le Comité prie le gouvernement de demander à la Chambre des communes d'adopter un ordre de renvoi permettant au Comité permanent des transports et des communications de tenir des séances à Ottawa et dans le nord de l'Ontario afin d'entendre les commentaires des parties intéressées et de faire rapport sur le «plan final» de la Commission canadienne des transports relatif à un service ferroviaire transcontinental.

Le président réserve sa décision sur un rappel au Règlement au sujet de la recevabilité de la motion, quant à la forme.

Il est convenu,—Qu'un document soumis par le ministère des Transports et intitulé: Programme de restauration» soit joint en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice "TC-2").

L'interrogation des témoins se poursuit.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 1, 1977.

• 0939

*[Texte]***The Chairman:** We have a quorum to hear evidence.

At last Tuesday's meeting, Mr. McKenzie brought forth a motion, which I advised the Committee I would rule on this morning. I have carefully studied Mr. McKenzie's motion and I would like to read into the record a few of the comments for the benefit of the members.

Last Tuesday, November 29, Mr. McKenzie proposed to move that Mr. R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing Branch of the MOT, be invited to appear as witness before the Standing Committee on Transport and Communications to explain his Telex of May 12, 1977, regarding Tomahawk Airways. The proposed motion seeks to invite a particular individual whose general duties, as well as his specific action, deal with matters affecting the policing of aviation rules as they apply to air safety.

• 0940

The seriousness of the matter is not in doubt, but my concern is whether the proposed motion falls within the terms of our Order of Reference—namely, the Supplementary Estimates (A) for the Fiscal Year ending March 31, 1978. Beauchesne's Fourth Edition citation 304 (1) states:

A committee can only consider those matters which have been committed to it by the House.

Citation 304 (2) states clearly:

A committee is bound by, and is not at liberty to depart from, the order of reference. (B469.)

I have gone to some length to determine if the proposed motion could come within the four corners of the votes presently before us. It was argued by one member that the matter comes under Vote 85a of the Canadian Transport Commission dealing with the operating subsidy of regional air carriers. I must point out that Vote 85a is restricted to a subsidy to two particular air carriers, namely Eastern Provincial Airways and Quebecair, but not to Tomahawk Airways.

For a proposal to be in order, it is not sufficient that it refer in a vague, general way to a vote, but as Citation 238 (2) of Beauchesne states,

... "must be strictly relevant to the item ..."

Most important, it is a vote under the Canadian Transport Commission, which has no responsibility with the policing of air safety and, more specifically, the suspension of operating certificates.

The proposed motion applies even less to the other votes which are not related to air transport, and for all the foregoing reasons I must regrettably rule the motion out of order.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*Le jeudi 1^{er} décembre 1977*[Traduction]*

Le président: Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoins.

Lors de la réunion de mardi dernier, M. McKenzie a proposé une motion au sujet de laquelle j'ai dit au Comité que je rendrais une décision ce matin. J'ai soigneusement étudié la motion de M. McKenzie, et j'aimerais lire, pour la gouverne des membres du Comité, quelques observations.

Mardi dernier, le 29 novembre, M. McKenzie a proposé que M. R. L. Bolduc, directeur de la Direction des licences aéronautiques du MDT, soit invité à comparaître, en qualité de témoin, devant le Comité permanent des transports et des communications afin d'expliquer la teneur de son téléx du 12 mai 1977, au sujet de Tomahawk Airways. La motion invite à comparaître un individu dont les fonctions générales, aussi bien que son rôle particulier, traitent de questions affectant l'application des règlements de l'aviation quant à la sécurité aérienne.

On ne peut discuter de la gravité de la question, mais je me demande si la motion telle que proposée est recevable aux termes de l'ordre de renvoi—le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Le commentaire 304(1) de la quatrième édition de Beauchesne veut que:

Un comité ne peut étudier que les questions que lui ont été déférés par la Chambre.

Aussi la citation 304(2), déclare clairement:

Un comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi, et ne saurait y déroger.

J'ai cherché longuement à déterminer si la motion telle que proposée était pertinente aux crédits à l'étude présentement. Selon un membre du comité, la question est du domaine du crédit 85a de la Commission canadienne des transports traitant des subventions de fonctionnement des transporteurs aériens régionaux. Je fais noter que le crédit 85a se limite aux subventions à deux transporteurs aériens en particulier, Eastern Provincial Airways et Quebecair, et non à Tomahawk Airways.

Pour qu'elle soit réglementaire, il ne suffit pas qu'une motion mentionne vaguement un crédit, mais plutôt, comme le déclare le commentaire 238, sous-alinéa 2 de Beauchesne:

... «doit porter exclusivement sur ledit article.»

Ce qui est plus important, le crédit tombe sous l'égide de la Commission canadienne des transports, qui n'a aucune responsabilité pour l'application des règlements sur la sécurité aérienne, ou sur la suspension de permis de fonctionnement.

La motion telle que proposée est encore moins pertinente aux autres crédits à l'étude qui n'ont aucun rapport au transport aérien, et pour ces raisons, je dois, avec regret, déclarer cette motion irrecevable.

[Text]

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, may I comment on your ruling, please?

The Chairman: No. The ruling, Mr. McKenzie, is not debatable.

I would like to proceed with this morning's agenda.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I hope that my comments will not be interpreted as casting a reflection upon your ruling, but as you had pointed out very correctly, sir, given the importance and the gravity of the particular issue that was brought up by Mr. McKenzie, it is my candid and firm opinion that a matter as important as this should be investigated by some vehicle of the House of Commons, and I believe the most effective vehicle, the most effective mechanism, would in fact be this Committee. Therefore, sir, I would like to present to you a motion that I hope you would take into consideration. I do not imagine that you would be in a position to rule on it today but I would like to present it to the Committee at this particular time, sir, with the expressed hope that you would take it under advisement and give it the serious consideration that I trust you will.

For my French-speaking colleagues, I hope you will accept my apology, because I have drafted this motion on the spur of the moment and you can naturally realize that it arises from the ruling of the Chair. Perhaps the Chairman or the clerk might be in a position to translate it at this particular time, and I certainly do not want it to be considered as a slight to my very good French-speaking friends across the way.

The motion that I propose, Mr. Chairman, which is subject to some refinement to make it procedurally correct, is as follows: I move that the Standing Committee on Transport and Communications request a reference from the House of Commons to examine the contents and related issues surrounding the Telex of Mr. R. L. Bolduc, Director of the Aeronautical Licensing Branch of the Ministry of Transport dated May 12, 1977, in connection with the operations of Tomahawk Airways.

Le président: Monsieur Lapointe.

• 0945

M. Lapointe: A ce même sujet, j'aimerais mentionner à notre collègue que c'est avec plaisir que nous allons considérer sa motion même si elle est seulement dans une de nos langues officielles. On comprend la difficulté qu'il y a à la rédiger.

J'aimerais dire, en ce qui concerne le fond de la question que, bien évidemment, la sécurité aérienne est d'une telle importance qu'il convient de lui accorder toute l'attention nécessaire. Et je pense que le ministre a déclaré en Chambre lundi que bien évidemment, il lirait le rapport qu'il n'avait pas encore lu à ce moment-là, et qu'il serait prêt, s'il le fallait, à ordonner la tenue d'une enquête publique sur la sécurité aérienne au Canada, comme il l'avait d'ailleurs déclaré en juillet dernier.

En ce qui concerne la motion elle-même, monsieur le président, je n'ai pas tellement d'expérience dans ce domaine, mais

[Translation]

M. McKenzie: Monsieur le président, puis-je faire une observation quant à votre jugement, s'il vous plaît?

Le président: Non monsieur McKenzie, un jugement ne peut être débattu.

Je voudrais maintenant passer à l'ordre du jour de ce matin.

M. Mazankowski: J'ai un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Pour un rappel au Règlement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'espère qu'on n'interprète pas mes commentaires comme étant une réflexion sur votre jugement, mais comme vous l'avez si bien indiqué, vu l'importance et de la gravité de la question soulevée par M. McKenzie, c'est mon point de vue sincère qu'une question aussi importante doit être étudiée, d'une façon ou d'une autre, par la Chambre des communes, et le moyen le plus efficace, le mécanisme le plus efficace, est sans doute ce comité. Donc monsieur, je veux proposer une motion. Je ne crois pas que vous puissiez porter jugement sur cette motion aujourd'hui, mais je voudrais la proposer au comité immédiatement, avec l'espoir que vous l'accepterez sous réserve de lui porter la mûre considération dont je vous sais capable.

Je demande à mes collègues francophones de bien vouloir m'excuser car j'ai rédigé cette motion il y a un moment, et c'est à la suite du jugement du président. Peut-être le président ou le greffier pourra-t-il traduire la motion immédiatement, car je ne veux certainement pas manquer d'estime pour mes bons amis francophones de l'autre côté.

Monsieur le président, la motion que je propose pourra sans doute être révisée pour la rendre réglementaire et est la suivante. Je propose que le comité permanent des transports et des communications demande à la Chambre des communes un ordre de renvoi pour étudier les contenus et autres questions connexes concernant le Telex de M. R. L. Bolduc, directeur de la Direction des permis aéronautiques du ministère des Transports, en date du 12 mai 1977, à l'égard des opérations de Tomahawk Airways.

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: On the same point of order, I should like to mention to our colleague, that we shall certainly consider his motion even if it is drafted in only one of the official languages. We understand the difficulty in drafting.

In regard to the issue itself, obviously the air security is of such importance that we must give it all the proper attention. I believe that the Minister stated in the House Monday, that, of course, he would read the report which he had not had time to do, and that he was ready, if necessary, to order a public inquiry into air security in Canada, as he had stated last July.

Mr. Chairman, in regard to the motion itself, I am no expert in this area, but I believe the committees may only receive

[Texte]

je crois savoir que les comités doivent recevoir leur mandat de la Chambre des communes et que le contraire n'est pas possible, c'est-à-dire que le Comité ne peut faire une requête à la Chambre des communes pour obtenir un mandat donné.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci de vos commentaires, monsieur Lapointe.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, you are not going to make any ruling on this motion this morning?

The Chairman: No, sir.

Mr. McKenzie: No, you will investigate to see whether we can obtain a reference, because I have . . .

The Chairman: Just for your information, I think the Committee members are aware that usually the procedure, as Mr. Lapointe has outlined, is that we request through the Minister to the House. But I will give it very serious consideration.

Mr. McKenzie: Yes, because it is a very important matter. As I pointed out Tuesday night, over the last 10 years there have been 40 to 50 deaths through air crashes with these small airlines. I have further evidence as to why there should be a full scale inquiry, and I know Mr. Benson is going to be familiar with what I am going to raise. It is in regard to that native airline in Manitoba. I am only going to pronounce the name of it once and then I am going to refer to the translation. It is the Anish Eninio-Pimanagan Incorporated, which translated means Indian flying machine.

This is a group of Indians in Manitoba who have formed an airline, and they have been flying without CTC authorization. They have no licence to fly. Perhaps Mr. Benson can inform us whether they have just recently received a licence or not; I do not have that information. But this past summer they have been flying illegally, and there was political interference also. The Minister of Indian Affairs and Northern Development . . .

M. Lapointe: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lapointe, un rappel au Règlement.

M. Lapointe: Avons-nous commencé à interroger les témoins ou non?

The Chairman: No. Mr. McKenzie, if it is in regard to the motion, you would have to make your statements relevant to that motion, because we have not started the questioning of the witness. If you like, we could call the witness and then you are on the list. I will recognize you.

Just for the benefit of the other members, there is another Committee at 11 o'clock in this room and if we spend too

[Traduction]

their orders of reference from the House of Commons and that the reverse is not possible, that is, a committee may not request an order of reference from the House of Commons.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you for your remarks, Mr. Lapointe.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, vous ne passez pas de jugement sur cette motion ce matin, n'est-ce pas?

Le président: Non, monsieur.

M. McKenzie: Non, vous vous renseignerez pour savoir si on peut obtenir un ordre de renvoi, car j'ai . . .

Le président: Pour votre information, les membres du Comité savent sans doute que, normalement, comme le disait M. Lapointe, la procédure est de faire une demande à la Chambre par le biais du Ministre. Je vais certainement étudier cette question.

M. McKenzie: Oui, car c'est une question très importante. Comme je le disais mardi soir dernier, depuis dix ans, il y a eu entre 40 et 50 décès dus à des écrasements d'avions de petites compagnies aériennes. J'ai d'autres preuves qui appuient une demande pour une enquête complète, et je sais que M. Benson est déjà au courant du point que je soulève.

Cela concerne la ligne aérienne autochtone du Manitoba. Je ne prononcerai le nom de la compagnie qu'une fois et ensuite je m'en remettrai à la traduction du titre. C'est la compagnie Anish Eninio-Pimanagan Incorporated, qui signifie «machine à voler» en Indien. Un groupe d'autochtones du Manitoba a formé une société aérienne et l'exploite sans l'autorité de la Commission canadienne des transports. Ils n'ont aucun permis de voler. Peut-être M. Benson pourrait-il nous dire si oui ou non cette société a récemment reçu un permis; je n'ai pas ces renseignements. L'été dernier même, cette compagnie fonctionnait illégalement, et en plus, il y a eu interférence politique. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien . . .

Mr. Lapointe: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lapointe, on a point of order.

Mr. Lapointe: Have we begun to question the witnesses or not?

Le président: Non. Monsieur McKenzie, si votre intervention concerne la motion, vous devez vous restreindre à cette question, car nous n'avons pas encore commencé l'interrogatoire des témoins. Si vous voulez bien, nous allons convoquer les témoins, et je vous ai inscrit à la liste. Je ne vous oublierai pas.

Je tiens à avertir les autres membres qu'il y a une séance d'un autre comité dans cette salle à 11 heures, et qu'il ne faut

[Text]

much time—We are going to review this motion very seriously and I will provide a ruling on it, but . . .

Mr. McKenzie: I will be very brief. I just have a final few words.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: If we are moving away from the subject matter of the motion, which I understand we are now doing, sir, I simply want to point this out for the record. Mr. Lapointe indicated that the Minister is in fact reading the report and studying it, the report on Northern Ontario aviation. I accept that. But I want you, sir, in consideration of this particular motion, to take into account the fact that this is something different and apart from the particular report we are referring to. This, I think, is a specific instance we think this Committee should explore independently, by virtue of the wire and by virtue of the implications that are contained therein. So I would not want this to be lost in the over-all approach that the Minister may have in so far as the report on Northern Ontario aviation safety is concerned. I hope that that will be taken into consideration when you are studying the matter.

• 0950

The Chairman: Your comments will certainly be noted and that will be taken into consideration.

Mr. McKenzie: I will just finish, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Also, I mentioned that there has been political interference in regard to this airline's flying without a licence. We can get the answer from Mr. Benson later as to whether they now have a licence. But the Minister of Indian Affairs, Mr. Allmand, took the side of the Indians and said they should be allowed to continue its operation without normal federal licences, and he also made public statements that the federal agency—he must have been referring to the CTC—was harrassing the airline. I fail to see how Mr. Benson could be harrassing an airline that has to be reviewed to see whether it is qualified to receive a licence.

So, you can see the need for a full-scale inquiry and for some of these MOT inspectors to appear here. The context of this Telex we are referring to, that came from Mr. Bolduc, is in regard to, "be careful that you do not embarrass a minister," and here is another minister involved in air safety saying airlines should be allowed to fly without a licence. So you can see, Mr. Chairman, what a responsibility you have on your shoulders. You do everything you possibly can to have a reference to this Committee to get to the bottom of this air-safety business and political interference. That is all I have to say at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. We will resume consideration of the Supplementary Estimates (A) For The Fiscal Year Ending March 31, 1978. I will call Vote 85a.

[Translation]

pas perdre notre temps. J'étudierai sérieusement cette motion, et je rendrai un jugement, mais . . .

M. McKenzie: Je serai très bref. J'ai quelques mots de la fin.

Le président: Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Si nous nous éloignons de la question de la motion, ce qui semble être le cas, monsieur, je veux inscrire une déclaration au procès-verbal. M. Lapointe a indiqué que le Ministre étudiait présentement le rapport sur l'aviation dans le nord de l'Ontario. J'accepte sa déclaration. Mais je vous demande, monsieur, en vue de cette motion précise, de tenir compte du fait qu'elle traite d'une question tout à fait différente du rapport précis qui a été mentionné. C'est un cas que le Comité devrait étudier indépendamment, à cause du télégramme, et des répercussions qui peuvent en découler. Je ne voudrais donc pas que cette question se perde dans l'étude que le Ministre fera du rapport sur la sécurité aérienne dans le nord de l'Ontario. J'espère que vous tiendrez compte de ceci au moment de votre étude de la motion.

Le président: Nous en prenons note et étudierons vos remarques.

M. McKenzie: Si vous me permettez de terminer, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: J'ai dit également qu'il y avait eu ingérence politique relativement à cette ligne aérienne qui vole sans permis. Nous pouvons peut-être obtenir un peu plus tard une réponse de M. Benson pour savoir si elle a maintenant reçu un permis. Toutefois, le ministre des Affaires indiennes, M. Allmand, a pris la part des Indiens et déclaré qu'ils pouvaient continuer leurs activités sans le permis fédéral réglementaire. Il a également dit publiquement que l'organisme fédéral—il faisait allusion je crois à la CCT—harcelait cette ligne aérienne. Je ne vois pas comment M. Benson pourrait harceler une ligne aérienne qui doit faire l'objet d'une étude pour s'assurer qu'elle est compétente et peut recevoir un permis.

Vous voyez donc la nécessité de faire une enquête complète et que la présence de ces inspecteurs du ministère des Transports est nécessaire ici. Le télex en question qui nous est venu de M. Bolduc déclare qu'il faut être: «Très prudent pour ne pas embarrasser de ministre», et un autre ministre s'occupant de sécurité aérienne dit qu'il faudrait permettre aux lignes aériennes de voler sans permis. Vous le voyez monsieur le président, nous avons toute une responsabilité sur nos épaules. Il faut faire tout ce que vous pouvez pour que le Comité reçoive un ordre de renvoi afin de connaître le fond de l'affaire dans cette question de sécurité aérienne et d'ingérence politique. C'est tout ce que j'avais à dire pour le moment.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Nous allons reprendre l'étude du budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Je mets en discussion le crédit 85a.

[Texte]

MINISTRY OF TRANSPORT

E—Canadian Transport Commission

Vote 85a—Canadian Transport Commission—Contributions—\$500,000

The Chairman: I would like to welcome this morning the Honourable E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission. I would ask Mr. Benson whether he would care to introduce the officials who are with him this morning.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): Yes. I have with me the Secretary of the Commission, Mr. Arbique; Mr. Hanna from Financial Services; Mr. Green, Assistant Director, Air; Mr. Mozersky, Chief, Social Analysis, Research Branch; and Mr. Quirt, Director of Operations, Air Transport Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. Do you have an opening statement you would like to make, sir?

Mr. Benson: The item before us is the restoration of \$500,000 in subsidy for the airlines, which affects two regional airlines, Quebec Air and Eastern Provincial Airways. I might just outline what this involves, very briefly.

A policy statement on regional air carriers tabled in Parliament in October, 1966, included provision for a limited policy of temporary subsidies. On December 2, 1971, the program was extended by Cabinet decision for a further period of five years, terminating December 31, 1976, on the understanding that prior to the termination date a new policy proposal would be put forward. At the end of the five-year extension, work was still in progress with respect to a proposed domestic air policy within the Ministry of Transport, and Treasury Board approval was sought for an extension of the subsidy program. The Board approved a one-year extension at the reduced level of \$1.5 million to subsidize the two carriers concerned, EPA and Quebec Air, in respect of their 1977 operations. In a subsequent submission, the Board approved, through Treasury Board Approval 748192, April 28, 1972, the inclusion of an item in the 1977-78 supplementary estimates to provide \$500,000 to increase the subsidization to regional carriers to the same level as that which was paid in the preceding fiscal year. A further one-year extension, which was also requested at that time, was not approved. However, on the basis of a more comprehensive submission in October, 1977, the Board approved the extension of the program at the same level of funding to the end of 1978.

I have the figures as to amounts of money received over the various years by the two airlines. You are subsidizing, basically, the North Shore service of Quebec Air and, for EPA, there are the Magdalen Islands plus another group that is not economic. Their losses, as determined by us, are in excess of the amount of the subsidy.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. Mr. McKenzie.

[Traduction]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

E—Commission canadienne des transports

Crédit 85a—Commission canadienne des transports—Contributions—\$500,000

Le président: Je voudrais ce matin souhaiter la bienvenue à l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports. Je vais lui demander de présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent.

L'hon. E. J. Benson (président de la Commission canadienne des transports): Merci. Je suis accompagné du secrétaire de la commission; M. Arbique; de M. Hanna des services financiers; de M. Green, directeur adjoint des services aériens; M. Mozersky, chef de la Direction de la recherche et de l'analyse sociales et de M. Quirt, directeur de l'exploitation au Comité des transports aériens.

Le président: Merci, monsieur Benson. Avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Benson: Le poste que vous avez devant vous, la subvention de \$500,000 pour les transporteurs aériens, concerne deux lignes aériennes régionales, Quebecair et Eastern Provincial Airways. Permettez-moi de décrire brièvement la situation.

Une déclaration de principe concernant les transporteurs aériens régionaux déposée au Parlement en octobre 1966 comprenait une disposition visant une politique restreinte de subventions temporaires. Le 2 décembre 1971, le programme fut prolongé, par décision du Cabinet, pour une période supplémentaire de 5 ans, jusqu'au 31 décembre 1976, à la condition qu'avant l'échéance une nouvelle politique soit proposée. À la fin de cette prolongation de cinq ans, la question était toujours à l'étude au ministère des Transports relativement à une politique aérienne canadienne et on demanda au Conseil du Trésor une prolongation du programme de subventions. Le conseil approuva une prolongation d'un an et une limite de 1.5 million de dollars pour subventionner les activités de 1977 des deux transporteurs intéressés, EPA et Quebecair. Dans une présentation subséquente, le Conseil a approuvé le 28 avril 1972, autorisation n° 74-81-92, l'insertion d'un poste au budget supplémentaire 1977-1978, \$500,000 d'augmentation aux subsides des transporteurs régionaux, soit la même somme qui avait été payée au cours de l'année financière précédente. Une autre prolongation d'un an avait été demandée, à ce moment-là, mais elle fut rejetée. Toutefois, après une présentation plus complète, le Conseil approuva en octobre 1977, la prolongation du programme au même niveau de financement jusqu'à la fin de 1978.

J'ai les chiffres concernant les sommes d'argent reçues par les deux lignes aériennes pendant ces années-là. Nous subventionnons surtout le service de Quebecair sur la Côte-Nord et d'EPA aux Îles-de-la-Madeleine, et d'un autre groupe qui n'est pas rentable. Leurs pertes, selon nos calculs, dépassent le montant de la subvention.

Le président: Merci, monsieur Benson. Monsieur McKenzie.

[Text]

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson if the airline I referred to has now received a licence to operate.

Mr. Benson: No. We have given them a cease and desist order, and we assume that they are moving within the law. That is the limit of our power. We have issued a cease and desist order and the matter is before the courts. Whether the aircraft are flying, I really cannot answer. They may be flying under somebody else with somebody else's licence or something. I really do not know that at this particular moment. However, we *have* issued a cease and desist order and they have no licence at this point.

Mr. McKenzie: Under your authority, when you issue the cease and desist order, is that all you do? You do not have any of your people go to . . .

Mr. Benson: Oh, yes. We watch what is going on, and we have the RCMP involved to enforce our cease and desist orders.

Mr. McKenzie: There were reports that they were flying without a licence.

Mr. Benson: They did fly for a period. This is the reason it is before the courts, because we are prosecuting.

Mr. McKenzie: Are all their aircraft grounded right now?

Mr. Benson: Their aircraft in their name are grounded. I do not know what has happened to the aircraft. They might be leased to somebody else or something. I really do not know.

Mr. McKenzie: The aircraft could be leased to . . .

Mr. Benson: To an operator who has a licence, and he could be using them. I do not know that, but I could find out for you.

Mr. McKenzie: But the Indian bands that own the aircraft, the pilots of that airline company were not licensed either, or the airline did not receive a licence.

Mr. Benson: Whether or not the pilots are licenced is a matter for MOT. We would not know that. It is a matter for their jurisdiction. Aircraft safety and the licensing of pilots is the responsibility of MOT. Our responsibility is to license people to fly over specific routes. They were flying over a specific route without a licence, and we issued a cease and desist order. They did not obey it immediately and flew some more flights. We brought in the RCMP and are now prosecuting; it is in the courts.

Mr. McKenzie: Is this a loophole that they could be leasing out the aircraft?

Mr. Benson: No. The aircraft can be leased out to somebody to be used over a route that the person has the right to fly. It is when people are flying over routes that they do not have the right to fly over that we interfere.

Mr. McKenzie: There was a second Indian airline that wanted to get established too. I will have the name in a

[Translation]

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je demanderais à M. Benson si la ligne aérienne que j'ai mentionnée plus tôt a reçu un permis d'exploitation.

M. Benson: Non. Nous avons émis une ordonnance d'interdiction et nous supposons qu'ils obéissent à la loi. C'est tout ce que nous pouvons faire. Nous avons émis cette ordonnance d'interdiction et la question est maintenant devant les tribunaux. Quant à savoir si leurs avions volent, je ne pourrais pas vraiment vous répondre. Il se peut que la ligne aérienne vole sous le nom de quelqu'un d'autre et avec le permis d'une autre personne. Je ne sais pas vraiment à ce moment-ci. Toutefois, nous avons émis cette ordonnance d'interdiction et la ligne aérienne n'a pas de permis présentement.

M. McKenzie: En vertu de votre autorité, est-ce cela tout ce que vous pouvez faire que d'émettre une ordonnance d'interdiction? N'avez-vous pas des personnes qui peuvent . . .

M. Benson: Oh oui. Nous surveillons ce qui se passe et nous demandons à la GRC d'appliquer notre ordonnance d'interdiction.

M. McKenzie: J'ai entendu dire que cette ligne aérienne volait sans permis.

M. Benson: C'est ce qu'elle a fait pendant un certain temps. C'est la raison pour laquelle elle est maintenant devant les tribunaux, car nous la poursuivons.

M. McKenzie: Tous ces avions sont-ils retenus au sol?

M. Benson: Les avions qui portent le nom de la ligne aérienne sont retenus au sol. Et je ne sais pas ce qu'il en est advenu. Peut-être la ligne les loue-t-elle à quelqu'un d'autre. Je ne sais vraiment pas.

M. McKenzie: L'avion peut être loué . . .

M. Benson: . . . à un exploitant qui a un permis et qui peut s'en servir. Je ne sais pas si c'est ce qui se passe, mais je peux m'informer pour vous.

M. McKenzie: Mais les bandes indiennes à qui appartient cet avion, les pilotes de cette société aérienne n'avaient pas de permis non plus, ou du moins la ligne aérienne n'avait pas de permis.

M. Benson: C'est au ministère des Transports qu'il appartient de savoir si les pilotes ont ou non un permis. Nous ne le saurions pas. La sécurité aérienne et l'octroi de permis aux pilotes relèvent du ministère des Transports. Notre responsabilité est d'accorder des permis aux personnes qui volent sur certaines routes. Ces pilotes empruntaient une route donnée sans permis et nous avons émis une ordonnance d'interdiction. Ils n'ont pas obéi immédiatement et ont fait d'autres vols. Nous avons fait intervenir la GRC et nous poursuivons actuellement la ligne aérienne. L'affaire est devant les tribunaux.

M. McKenzie: Est-ce que c'est une échappatoire, la possibilité qu'ils ont de louer l'avion?

M. Benson: Non. L'avion peut être loué à quelqu'un et servir sur une route que cette personne a le droit d'emprunter. C'est lorsque des personnes volent sur des routes auxquelles elles n'ont pas droit que nous intervenons.

M. McKenzie: Il y avait une seconde ligne aérienne indienne qui voulait également s'établir. J'aurai le nom dans un instant.

[Texte]

minute. I am getting some copies made of my information. Could your staff tell me if the second Indian airline received a licence to operate?

Mr. Benson: I would have to know the specific request for licence. No licence has been issued at this stage. As a matter of fact, I am informed that we are not aware of an application, but if you have some information . . . A lot of applications come in, as you know. We have discussed this previously. There are hundreds every year of people wanting to change routes and wanting to fly new routes, and if you have the information with regard to the specific application, I could tell you where it stands. My best information is that we have not issued a licence to an Indian airline, although in Quebec we did issue a licence to Air Inuit.

Mr. McKenzie: I will have the name in a moment.

There are reports that Mr. Allmand has stated that the airline should be allowed to operate without a licence. Did he personally contact you or any of your officials on this issue?

Mr. Benson: Not to my knowledge. Of course, we are an independent commission, and the Government of Canada, has the right to make submissions to us. Under the present law, however, they have not the right to issue us directives.

Mr. McKenzie: I see.

Mr. Benson: Members of Parliament make submissions to us from time to time. Indeed, in recent hearings the minister of Industry, Trade and Commerce made a submission to the Commission and had people appear, and it is quite within their right to do that.

Mr. McKenzie: Maybe Mr. Allmand might have been making representations too, and requesting that an airline be allowed to fly illegally. But I would not do that, and I do not think any other members of Parliament—he might. The name of the other airline is Wegetaywind Incorporated, which translated means “working together,” in Ojibway.

• 1000

Mr. Benson: My officials tell me that at this point we are not aware that we have such an application. I will check it out. They have not been approved. If there is an application there we will certainly have a look at it, and I will report back to you.

Mr. McKenzie: All right.

One other question: when this flying-machine airline was flying illegally, would it be the responsibility of MOT to see that they not be flying illegally?

Mr. Benson: No. MOT are responsible for the licensing of the aircraft and for the licensing of the pilots. They are responsible for air safety under the present system. The responsibility for allowing people to fly over specific routes is a responsibility of the Canadian Transport Commission.

Mr. McKenzie: Do I have time for one more? Why would the RCMP be brought into this situation?

[Traduction]

Je suis en train de faire faire des copies des renseignements que je vous donne. Est-ce que votre personnel pourrait-me dire si cette seconde ligne aérienne a reçu un permis d'exploitation?

M. Benson: Il faudrait que je sache exactement de quelle demande de permis il s'agit. Aucun autre permis n'a été accordé à ce moment-ci. En réalité, on me dit ne pas être au courant d'une demande, mais si si vous avez certains renseignements . . . Vous savez, nous recevons beaucoup de demandes, nous en avons déjà discuté précédemment, quelques centaines par année. Ces personnes veulent changer de routes, en emprunter de nouvelles. Si vous avez les renseignements concernant la demande en question, je pourrais vous dire où nous en sommes. A ma connaissance, nous n'avons pas octroyé de permis à une ligne aérienne, sauf au Québec à Air Inuit.

M. McKenzie: J'aurai le nom dans un instant.

On m'a dit que M. Allmand avait déclaré que la ligne aérienne pouvait voler sans permis. Est-ce qu'il a communiqué personnellement avec vous ou avec vos hauts fonctionnaires à ce sujet?

M. Benson: Pas à ma connaissance. Nous sommes évidemment une commission indépendante et le gouvernement du Canada a le droit de nous faire des représentations. En vertu de la loi actuelle, toutefois, il n'a pas le droit de nous donner des directives.

M. McKenzie: Je vois.

M. Benson: Les députés nous présentent des instances; à l'occasion et lors d'audiences récentes, le ministre de l'Industrie et du Commerce en a présenté à la commission, il a fait comparaître des gens, il avait tout à fait le droit de le faire.

M. McKenzie: Peut-être que M. Allmand a présenté des instances également et demandé qu'une ligne aérienne soit autorisée à voler illégalement? Je ne le ferais pas, je ne crois pas que d'autres députés le fassent—mais ils pourraient le faire. Le nom de l'autre ligne aérienne est *Wegetaywind Incorporated* ce qui signifie «travaillons ensemble» en Ojibway.

M. Benson: Mes hauts fonctionnaires me disent qu'à leur connaissance ils n'ont pas reçu de demande. Je vais vérifier. S'il y a eu une demande, nous l'étudierons certainement et je vous en parlerai.

M. McKenzie: Très bien.

J'ai une autre question, quand cette ligne aérienne de «broches à foin» fonctionnait illégalement, est-ce que c'était votre responsabilité ou celle du ministère des Transports de voir à ce que cela cesse?

M. Benson: Non. Le ministère des Transports est responsable de l'octroi des permis à un avion et des permis aux pilotes. Nous sommes responsables de la sécurité aérienne dans le système actuel. La Commission canadienne des transports est chargée de permettre aux gens de voler sur certaines routes.

M. McKenzie: Est-ce que j'ai encore du temps? Pourquoi la GRC est-elle intervenue?

[Text]

Mr. Benson: We have no enforcement body in the Commission, as such, and if we want to take action against people who are doing things illegally, we have to go through the RCMP. We simply indicate our charge and the RCMP take action.

Mr. McKenzie: I see. Thank you.

Mr. Benson: Incidentally, one other point I would like to make is that with regard to applications we have correspondence from members of Parliament, we may have correspondence from the Ministers in this regard. All this is public information. I have made it quite clear, or tried to, that nobody can write to the Commission on a nonpublic basis on a matter that is before the Commission.

Mr. McKenzie: Right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, I am wondering what impact the announcement on November 18 will have on the operations of Eastern Provincial Airways, what impact it will have with respect to subsidies arising out of the fact that Air Canada will cede some routes to this regional carrier. Is it logical to assume that the acquisition of these new routes will provide the Eastern Provincial Airways Corporation with an opportunity to be more viable and, therefore, less of a drain on the Treasury?

Mr. Benson: As I understand the situation, in the agreement reached between EPA and Air Canada—which, incidentally, is something we had recommended when we had our hearings in the Maritimes a couple of years ago—as you recall, we recommended that they get together and try to work out an economical solution.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Benson: The routes that have been reduced by Air Canada are not the routes that are being subsidized, as I understand the situation. But it will, I believe, aid the viability of EPA, which was operating at a loss, as you know.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Benson: I do not know whether it will completely overcome their difficulties, but it certainly will assist them. It really does not make very much sense to have people duplicating each other's service within a very short period of time over the same route.

Mr. Mazankowski: You may not wish to comment on this, but in Bill C-33, which was before the last session of Parliament, it seemed to me that there were provisions that would more accurately identify those routes, those services, in the whole transportation field that, because of meeting the demands of the public interest, would have to be served and, therefore, were subject to federal government subsidy. In your view, would that particular portion of that legislation serve to assist identifying those areas and, perhaps, in a more effective fashion give the carriers what they are entitled to in terms of providing that service in the public interest?

[Translation]

M. Benson: Nous n'avons pas d'organisme chargé de l'application des règlements de la Commission, et si nous voulons prendre des mesures contre certaines personnes qui volent illégalement, nous devons recourir à la GRC. Nous avons simplement mentionné quelle est l'accusation et la GRC y donne suite.

M. McKenzie: Je vois. Je vous remercie.

M. Benson: Incidemment, j'aimerais souligner un autre point concernant les demandes qui nous viennent des députés ou des ministres. Ce sont là des renseignements publics. Je l'ai dit de façon très claire, du moins j'ai essayé, personne ne peut écrire à la Commission sur le plan confidentiel pour une question qui est devant la Commission.

M. McKenzie: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Benson, je me demandais quelle portée la déclaration du 18 novembre avait eu sur une activité de *Eastern Provincial Airways*, et quelles seront les répercussions sur les subventions, étant donné qu'Air Canada cédera certaines routes à ce transporteur régional. Peut-on supposer que l'acquisition de ces nouvelles routes fournira à *Eastern Provincial Airways Corporation* l'occasion d'être rentable et, par conséquent, de ne plus être un fardeau pour le Trésor?

M. Benson: Si j'ai bien compris la situation, quant à l'accord conclu entre l'EPA et Air Canada, qui, incidemment, est une transaction que nous avons recommandée lors de nos audiences dans les Maritimes il y a quelques années—si vous vous souvenez bien, nous avons recommandé qu'ils se rencontrent pour essayer de trouver une solution économique.

M. Mazankowski: Oui.

M. Benson: Les routes qu'abandonne Air Canada ne sont pas celles qui étaient subventionnées, si j'ai bien compris. Mais cela aidera, à mon avis, la viabilité de l'EPA qui fonctionnait à perte comme vous le savez.

M. Mazankowski: C'est juste.

M. Benson: Je ne sais s'ils pourront surmonter ces difficultés, mais cela les aidera certainement. Cela n'a pas beaucoup de sens que le service fasse double emploi pour une courte période sur les mêmes routes.

M. Mazankowski: Vous ne voulez peut-être pas en parler, mais dans le Bill C-33, présenté à la dernière session du Parlement, certaines dispositions me semblaient identifier de façon plus précise ces routes, ces services, dans le domaine du transport, parce qu'il fallait avant tout satisfaire le public, et par conséquent, les subventionner. A votre avis, cette partie de la loi aidera-t-elle à identifier ces secteurs et permettra-t-elle aux transporteurs d'obtenir ce à quoi ils ont droit pour offrir des services au public?

[Texte]

• 1005

Mr. Benson: That is a very difficult question to answer. The legislation in effect provides authority for the Ministry of Transport to do this. Whether it would be effective is very difficult to say.

Mr. Mazankowski: It would remove some of the onus on the part of the CTC, I would suspect.

Mr. Benson: No. We have to administer this particular subsidy, and the subsidy is provided on specific routes that we deal with. We have to determine that the loss is at least as great as the amount of subsidy, and the particular routes involved here are determinations where we reported to the government through the Treasury Board that the loss was in excess of the amount of the subsidy. What the future would be and how the government would react if and when Bill C-33 in its revised form comes back to Parliament and is passed, is something that I cannot say.

Mr. Mazankowski: How do you determine those losses? Do you have a costing order similar to what you have in the railways?

Mr. Benson: There is a complete audit of the finances of the two airlines involved, and their allocation of cost. We determine if the allocation of cost on a fully-costed basis provides a loss in excess of the amount that we are paying.

Mr. Mazankowski: But you do not have a . . .

Mr. Benson: We do not have a costing order. It really is quite different from the railways. Costing is a very difficult matter, and we are now doing another costing study to produce a new costing order. They can switch at different places, and a great many things can happen if you use different kinds of equipment. It is a very complicated matter.

Mr. Mazankowski: It must be difficult. I notice that we have provision for a \$22.2 million payment to the CNR because of a miscalculation in subsidies that goes back to 1974-75.

Mr. Benson: It was their miscalculation.

Mr. Mazankowski: It was their miscalculation?

Mr. Benson: Yes. And we were auditing it.

Mr. Mazankowski: You monitor it and you provide the funds.

Mr. Benson: I must say, we audited the thing and there were just thousands of items involved in this. We do a comparison from year to year, and we do not make final payments until we get to the point where we determine that it is accurate. In doing this, we carry out comparisons from year to year, and we found a comparison that was an error in the CNR bookkeeping.

Mr. Mazankowski: What aroused your suspicions? The fact that the CNR showed a profit in 1976 for the first time? That is really a turn-around of \$50 million. If that did not arouse your suspicion, it should have.

Mr. Benson: No, no, it was not that at all; it was a matter of application of overhead. The CNR had changed its accounting system into a regional basis, so overhead was being applied

[Traduction]

M. Benson: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. La loi donne, en effet, l'autorité au ministère des Transports d'agir de cette façon. Quant à savoir si ce sera efficace, c'est très difficile à dire.

M. Masankowski: Je crois que cela pourrait alléger le fardeau de la CCT.

M. Benson: Non. Nous devons gérer cette subvention qui est fournie pour certaines routes dont nous nous occupons. Nous devons déterminer si la perte est au moins aussi importante que le montant de la subvention, et les routes particulières dont il est question sont déterminées et portées à l'attention du gouvernement par l'intermédiaire du Conseil du Trésor si les pertes dépassent le montant de la subvention. Que réserve l'avenir et comment le gouvernement réagira lorsque le Bill C-33, dans sa forme révisée, reviendra au Parlement et sera adopté, je ne saurais le dire à ce moment-ci.

M. Mazankowski: Comment pouvez-vous établir cette perte? Est-ce que vous avez une échelle des coûts comme pour les chemins de fer?

M. Benson: Il y a vérification complète des finances des deux lignes aériennes en cause et de leurs affectations. Nous établissons si cette affectation globale résulte en une perte ou un excédent par rapport à la somme que nous versions.

M. Mazankowski: Mais vous n'avez pas de . . .

M. Benson: Nous n'avons pas cela. C'est très différent des chemins de fer. L'établissement des coûts de revient est une question très complexe et nous sommes en train de faire une autre étude des prix de revient afin de revoir les prix de revient. Ils peuvent faire des changements à divers endroits et bien des choses peuvent se produire s'ils se servent de différents genres d'équipement. C'est une question très complexe.

M. Mazankowski: Ce doit être difficile. J'ai remarqué que nous avons prévu une somme de 22.2 millions de dollars à verser au CN à cause d'un mauvais calcul des subventions qui remontent à 1974-1975.

M. Benson: C'est eux qui avaient mal calculé.

M. Mazankowski: C'est eux dites-vous?

M. Benson: Oui. Et nous avons fait la vérification.

M. Mazankowski: Vous faites le contrôle et vous fournissez les fonds.

M. Benson: Je dois dire que nous avons vérifié toute l'affaire et qu'il y avait des milliers de postes en cause. Nous faisons une comparaison d'une année à l'autre et nous ne faisons pas de paiement final à moins d'être certain que tout est bien exact. En ce faisant, nous comparons d'une année à l'autre, et nous nous sommes rendus compte qu'il y avait eu erreur dans la comptabilité du CN.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qui vous a mis la puce à l'oreille? Le fait que le CN avait accusé un profit en 1976 pour la première fois? C'est un volte-face de quelque 50 millions. Si cela n'a pas éveillé vos soupçons, cela aurait dû.

M. Benson: Non, non, ce n'est pas cela du tout. C'était la question des frais généraux. Le CN avait changé son système de comptabilité sur une base régionale, par conséquent les frais

[Text]

regionally. The thing that happened—and this is layman's language—is that the overhead was applied regionally and it was also applied at head office in the over-all costing. So it was applied twice; the overhead applied to the cost basis. Our people, who do the best job they possibly can do, in comparing the costs over the period of years, said, "My goodness, it looks strange that all of a sudden this particular cost has increased this much." We went back, CNR admitted they had made the error, and we immediately withheld payments and recovered the money for the Government of Canada within a matter of a couple of months. We withheld payments from the CNR, confirmed the matter with them, and it has been settled.

Mr. Mazankowski: Was there a change in its accounting practices?

Mr. Benson: Oh yes.

Mr. Mazankowski: I understand they switched from a cash basis to an accrual basis.

Mr. Benson: No, that has nothing to do with it.

Mr. Mazankowski: Nothing to do with it.

Mr. Benson: Not this particular matter. This particular matter arose from the application of overhead. I have a report on it, which I submitted to the Auditor General. I brought it to his attention as soon as we found it. I have the report and I would be glad to give you a copy of it.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, if it might be in order to have that, or to have it appended to today's proceedings perhaps.

Mr. Benson: I think there is no problem. I do not have it with me but I will certainly provide you with a copy. I see no reason why we should not explain what happened.

The Chairman: Is it agreed that we have that information appended to the *Minutes*?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

• 1010

Mr. Mazankowski: And, so, I take it now that as far as the CTC is concerned the subsidies are being calculated in a proper manner and they are being monitored and correctly accounted for.

In the Hall Commission Report, Justice Hall made reference to the fact that the CTC was less than co-operative in providing certain documents and information that he had asked for and he came down somewhat harsh in that it was his feeling that funds were being withheld from the railways unjustifiably and that, as I understand it, he is still, to date, not satisfied with the answers and the responses he has received from the Canadian Transport Commission. I also understand that the Minister has recommended that a report be made on his investigation into this matter. Have there been any follow-ups on this?

[Translation]

généraux étaient appliqués régionalement. Ce qui s'est produit, je vous parle en langage de profane, c'est que les frais généraux ont été imputés aux régions et également au siège dans l'établissement global des prix de revient. Ce fut donc appliqué deux fois; les frais généraux sur l'établissement des prix de revient. Notre personnel, qui fait le meilleur travail qu'il peut, en comparant les coûts sur une période de plusieurs années, s'est exclamé: «Mon Dieu, cela semble étrange que tout d'un coup ce coût en particulier ait augmenté d'autant». Nous sommes revenus en arrière, le CN a admis avoir fait une erreur et immédiatement nous avons retenu les paiements et recouvré l'argent du gouvernement du Canada, tout cela en quelques mois. Nous avons retenu les paiements au CN, confirmé cela avec eux, et tout a été réglé.

M. Mazankowski: Y a-t-il eu un changement dans les méthodes comptables?

M. Benson: Oh oui.

M. Mazankowski: Si j'ai bien compris, ils sont passés d'une comptabilité de caisse à une comptabilité d'exercice.

M. Benson: Non, cela n'a rien à voir avec cela.

M. Mazankowski: Rien.

M. Benson: Non pas dans cette question-ci. Ici il s'agissait simplement de l'imputation de frais généraux. J'ai fait un rapport que j'ai présenté au Vérificateur général dès que nous avons trouvé cette erreur. J'ai ce rapport et je serais heureux de vous en donner un exemplaire.

M. Mazankowski: Je me demande, monsieur le président, s'il serait possible de l'avoir pour l'annexer au compte rendu du jour.

M. Benson: Je ne pense pas qu'il y ait de difficulté. Je ne l'ai pas avec moi, mais je peux certainement vous en faire parvenir un exemplaire. Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas expliquer ce qui s'est produit.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que ces renseignements soient annexés au compte rendu?

Des voix: D'accord.

Le président: Il en sera donc ainsi.

M. Mazankowski: Je suppose donc qu'en ce qui concerne la CCT, les subventions sont maintenant calculées de manière adéquate, correctement contrôlées et justifiées.

Dans le rapport de la Commission Hall, le juge Hall a mentionné le fait que la CCT n'avait pas fait preuve de beaucoup de collaboration quant à la fourniture de certains documents et renseignements qu'il avait demandés. Il a été un peu sévère, jugeant que certains fonds destinés aux entreprises ferroviaires étaient injustement retenus. Si je comprends bien, il continue d'être insatisfait des réponses qu'il a reçues de la Commission canadienne des transports. Je crois également comprendre que le ministre a recommandé que soit rédigé un rapport sur l'enquête du juge Hall. Y a-t-il eu de nouveaux événements à ce sujet?

[Texte]

Mr. Benson: Well, first of all, I would like to tell you that Mr. Justice Hall was never in touch with me, as President of the Canadian Transport Commission.

Mr. Mazankowski: He included extracts of a letter that he had written to the CTC and I presumed it reached your hands as President.

Mr. Benson: He requested information from us in carrying out his investigation in Western Canada. And one of the things Mr. Justice Hall—and I have no criticism of Mr. Justice Hall or his commission as such—did not indicate was that a great deal of the material he had and the basis for his report came from the Canadian Transport Commission. We spent a tremendous amount of time trying to provide him with all the information he wanted. He criticized us for—and I do not know whether this is the criticism you are talking about—not having paid the railways fast enough.

In one case, he criticized us for not having paid them for repairing a bridge which would have cost \$300,000 which the railway and the users said did not make any sense. And the line was subsequently abandoned. So, by not paying the \$300,000, we saved the people of Canada \$300,000 which would have been expended and then the thing would have been abandoned. It takes time.

The railways are not making those same complaints to us. They sometimes complain that they are not getting their subsidies fast enough. As a matter of fact, I spoke with Mr. Bandeen about this very recently and I said: "If you people get together and deal with the problems that we are asking you to supply information on, you will get your subsidy." And there has been a stepped-up activity in the CNR to see that this happens. We do not have the same difficulty with the CPR who want to get their money very quickly and they are chasing us all the time and providing information.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I just have one or two short questions. I understand that CP Air has applied through the CTC to fly to Thunder Bay and conversely Transair has tried to abandon the service into Thunder Bay. I am wondering what the status of that application is and when we will know when there will be a completion of it.

Mr. Benson: We have an application in. We are starting hearings next week in these matters in Winnipeg.

Mr. Murta: Oh, I see. So, you have not gone ahead yet and there has not been any hearings whatsoever on this.

Mr. Benson: No, they are starting on Monday next in Winnipeg, December 5, yes.

Mr. Murta: And this will be the same hearing then that the...

Mr. Benson: We will deal with the PWA acquisition of Transair and also what happens with respect to the routes from Northern Ontario to Toronto that Transair is proposing to abandon. And here we have an application, as I recall it, from PWA. So it is Thunder Bay...

[Traduction]

M. Benson: Premièrement, j'aimerais préciser que le juge Hall ne m'a jamais rejoint, en ma qualité de président de la Commission canadienne des transports.

M. Mazankowski: Il a inclus des extraits d'une lettre qu'il avait écrite à la CCT et je suppose qu'elle vous est parvenue, en votre qualité de président.

M. Benson: Il nous a demandé des renseignements alors qu'il effectuait son enquête dans l'Ouest du Canada. Une des choses que le juge Hall—et je n'ai aucune critique à lui adresser, à lui ou à sa Commission—n'a pas indiqué, c'est qu'un grand nombre de documents dont il disposait et que la base sur laquelle repose son rapport proviennent de la Commission canadienne des transports. Nous avons passé énormément de temps à essayer de lui fournir tous les renseignements voulus. Il nous a critiqués—et j'ignore si c'est de cette critique dont vous parlez—pour n'avoir pas payé les entreprises ferroviaires assez vite.

Dans un cas précis, il nous a reproché de ne les avoir pas payées pour la réparation d'un pont qui aurait coûté \$300,000, pont que les chemins de fer et les utilisateurs disaient être inutile. La ligne a d'ailleurs été abandonnée par après. Donc, en ne payant pas les \$300,000, nous avons économisé \$300,000 aux Canadiens, somme qui aurait été dépensée pour une construction qui aurait été abandonnée ensuite. Il faut un certain temps pour ces choses.

Ce ne sont pas là les plaintes que nous adressent les chemins de fer. Ils se plaignent parfois du fait qu'ils n'obtiennent pas leurs subventions assez vite. En fait, j'ai récemment parlé à M. Bandeen de cela et lui ai dit: «Si vos collègues et vous, vous occupez des problèmes au sujet desquels nous vous demandons des renseignements, vous obtiendriez votre subvention». Depuis, les activités au sein du CN se sont accrues afin de répondre à ma demande. Nous n'avons pas les mêmes difficultés avec le CP, qui veut obtenir son argent très rapidement et nous poursuit constamment, mais renseignements à la main.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux brèves questions. Je crois comprendre que CP Air a demandé à la CCT l'autorisation d'organiser des vols en direction de Thunder Bay, alors que Transair a essayé de mettre fin à son service à Thunder Bay. Où en est cette demande? Quand saurons-nous quelle est la décision finale?

M. Benson: La demande a été présentée. Nous commençons, dès la semaine prochaine, à tenir à Winnipeg des audiences à ce sujet.

M. Murta: Ah, bon. Vous n'avez donc pas commencé, et il n'y a toujours eu aucune audience à ce sujet.

M. Benson: Non, elles commenceront lundi prochain, le 5 décembre, à Winnipeg.

M. Murta: Et ce sera là la même audience que pour...

M. Benson: Nous traiterons de l'acquisition de Transair par la PWA, ainsi que de ce qui arrivera aux lignes aériennes reliant le nord de l'Ontario à Toronto, lignes que Transair propose d'abandonner. Nous avons également, si j'ai bonne

[Text]

Mr. Murta: Can you give the Committee an idea of who will be appearing before you on December 5?

Mr. Benson: There is a notice of the hearing; it is rather complicated because Nordair are involved, Transair, PWA, Great Lakes Airlines, CP Air and I would be pleased to have a notice of the hearings provided to the Committee at this time.

Mr. Murta: Very good. The hearings will last just for one day though, is that right?

Mr. Benson: Oh, no, as long as they have to last.

Mr. Murta: As long as they have to last. I see. Okay, thank you, Mr. Benson.

Mr. Benson: We will have three commissioners there.

Mr. Murta: You will. I see.

• 1015

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move a motion in a few minutes. I hope you will find it in order, and that the Committee will agree with it. It has to do with the final plan on the Montreal-Vancouver passenger trains. At the outset I want to say to Mr. Benson and his people on CTC that we consider the final plan an improvement over the preferred plan. We are glad to note that, to some extent at least, it ignored the directive of the Minister of Transport, but there is one area in the final plan which we are not satisfied with. The CTC is asking Northern Ontario residents to make some sacrifices instead of asking the entire nation to share the cost in maintaining some kind of long-distance train service for them. Of course, the daily plan eliminates the daily supercontinental over the CN line in northern Ontario in favour of a three times weekly local service and the CTC have gone so far as to say that, during the peak summer period, the two daily transcontinental trains will operate over CP line, 20 minutes apart—I have difficulty finding any sense in that—instead of routing one of them over the CN line even during the summer months. The CTC has said, and I think it is an excuse for the denial of that service on that CN line, in one paragraph which I want to quote, Mr. Chairman:

The key factor in achieving the three-night schedule under the final plan is the routing of the transcontinental service entirely on CP rail track between Sudbury and Winnipeg. The faster transit time compared to that possible over the CN line will be sufficient to a three-night schedule over the entire route, with an accompanying significant decrease in cost.

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Benson and his officials if it is not an actual fact that that faster travel time, allowing the three-night service, did not come about by speeding up the

[Translation]

mémoire, une demande de la PWA. Il s'agit donc de Thunder Bay...

Mr. Murta: Pouvez-vous indiquer au comité qui comparaitra devant vous le 5 décembre?

Mr. Benson: Il y a un avis d'audience; c'est plutôt compliqué parce que Nordair, Transair, PWA, Great Lakes Airlines et CP Air entrent en ligne de compte; je serai heureux de faire parvenir au comité un avis d'audience en temps et lieu.

Mr. Murta: Très bien. Les audiences dureront toutefois un seul jour, n'est-ce pas?

Mr. Benson: Ah, non, aussi longtemps que nécessaire.

Mr. Murta: Aussi longtemps que nécessaire. Je vois. Très bien, merci, monsieur Benson.

Mr. Benson: Nous aurons trois commissaires sur les lieux.

Mr. Murta: Très bien. Je vois.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais présenter une motion dans quelques minutes. J'espère que vous la trouverez recevable et que le Comité l'adoptera. Il s'agit du projet final relatif aux trains de voyageurs reliant Montréal et Vancouver. J'aimerais d'abord dire à M. Benson et à ses adjoints de la CCT que nous considérons le projet final comme une amélioration par rapport au projet initial. Nous avons été heureux de noter que, dans une certaine mesure, ce projet n'a pas tenu compte de la directive du ministre des Transports. Il y a toutefois un des aspects du projet final qui ne nous satisfait pas. La CCT demande aux habitants du nord de l'Ontario de faire certains sacrifices au lieu de demander à tous les Canadiens de partager le coût du maintien d'un service ferroviaire qui s'étend sur une très longue distance. Bien sûr, les nouveaux projets concernant les voyages quotidiens éliminent les voyages quotidiens du supercontinental du CN au nord de l'Ontario, en faveur d'un service local trois fois par semaine; la CCT a même été jusqu'à dire qu'au cours de la période de pointe de l'été, les deux trains transcontinentaux voyageront le long de la voie du CP, à 20 minutes de distance—j'ai de la difficulté à trouver la logique qui sous-tend cela—au lieu d'envoyer un de ces trains le long de la voie du CN, même au cours de l'été. Parlant du refus d'accorder ce service sur la ligne du CN, la CCT a dit, et je pense que c'est une excuse, dans un paragraphe que je veux citer, monsieur le président:

Le facteur clé qui permet de respecter l'horaire des trois nuits en vertu du projet final est l'acheminement du service transcontinental entièrement sur les voies du CN de Sudbury à Winnipeg. L'accélération du voyage, par comparaison à l'éventuel recours aux voies du CN, est suffisante pour permettre un horaire de trois nuits pour le voyage entier, ainsi qu'une diminution considérable du coût.

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Benson et à ses adjoints s'il n'est pas vrai que le raccourcissement de la durée du voyage, qui permet le voyage en trois nuits, n'a pas

[Texte]

train between Sudbury and Winnipeg so much as it did by speeding it up between Winnipeg and Vancouver. For example, your westbound timing over Canadian Pacific track is 85 minutes faster, in the final plan, between Sudbury and Winnipeg, but it is 8 hours and 55 minutes faster between Winnipeg and Vancouver and that is where you are getting your ability to having a three-night service. Your eastbound time over CP track between Vancouver and Winnipeg is 3 hours and 45 minutes faster; it is only five minutes faster between Winnipeg and Sudbury. As a result of that scheduling, I think you have just thrown the paragraph in your final plan report into a cocked hat yourselves and I would like Mr. Benson to comment on that.

The second point I would like him to comment on is 930 miles of track between Sudbury, Capreol and Winnipeg. No hearings were held. You had one at Thunder Bay but that was on the CPR Canadian, and what about the people at Horne Payne and Sioux Lookout and Armstrong and Nakina and Foyelet? No hearings were held and they did not get a chance as far as I can tell. Why were not they held? Why cannot the schedule proposed in the final plan on the CN track between Sudbury and Winnipeg be speeded up? It seems to me that if it can be speeded up 85 minutes on CP track in one direction and five minutes in another direction on CP track, at least that much could be accomplished on CN. I would like Mr. Benson to comment on those two points.

Mr. Benson: First of all, on the matter of hearings, I will comment and then I will call on Dr. Mozersky to comment on the technical matters which you raised.

We indicated clearly where we were going to hold hearing with respect to the transcontinental, and they took a lot of time, a lot of effort as you know. We were very co-operative with members of Parliament in holding hearings in places they asked us to hold hearings; we expanded the number of places we had, and the people who were involved in the hearings went through a tremendous amount of work. When the plan was prepared, it was sent out to people. We asked for submissions. We received submissions. We took the submissions into consideration in preparing our final plan, with the submissions from people.

It was not physically possible for us to go out and start the whole process of hearings over again in a bunch of other places across the country after we submitted our initial plan. But we certainly got as much publicity as we could for it, provided it to everybody who wanted it, and asked them to make submissions to us. So on that part of our procedure I do not think it is fair to fault us. However, I will ask Dr. Mozersky to comment on the technical points you raised.

• 1020

Mr. Mozersky (Chief, Social Analysis Research Branch, Canadian Transport Commission): On the matter of the dif-

[Traduction]

tant résultat de l'accélération du train entre Sudbury et Winnipeg que de son accélération entre Winnipeg et Vancouver. Par exemple, la durée du voyage vers l'Ouest, sur les voies du Canadien Pacifique, est plus rapide de 85 minutes, dans le cadre du projet final, entre Sudbury et Winnipeg; toutefois, elle est plus rapide de 8 heures et 55 minutes entre Winnipeg et Vancouver, et c'est grâce à cela que vous réussissez à fournir un voyage en trois nuits. En direction de l'Est, la durée du voyage, sur les voies du CP, de Vancouver à Winnipeg, est plus rapide de trois heures et 45 minutes. On ne gagne que 5 minutes de Winnipeg à Sudbury. Ayant réussi à établir cet horaire, je pense que vous avez tout démolé par ce paragraphe du projet final, et j'aimerais que M. Benson nous fasse part de son avis à ce sujet.

Deuxièmement, j'aimerais qu'il nous parle des 930 milles de voies ferrées entre Sudbury, Capreol et Winnipeg. Aucune audience n'a été tenue. Vous en avez eu une à Thunder Bay, mais elle portait sur le Canadien du CP; qu'en est-il des habitants de Horne Payne, de Sioux Lookout, de Armstrong, de Nakina et de Foyelet? Aucune audience n'a été tenue, et ces personnes n'ont pas eu la possibilité de s'exprimer, pour autant que je sache. Pourquoi des audiences n'ont-elles pas été tenues? Pourquoi l'horaire proposé dans le projet final quant à la voie ferrée du CN entre Sudbury et Winnipeg ne peut-il être accéléré? Il me semble que si on peut accélérer le voyage de 85 minutes sur les voies du CP dans un sens et de 5 minutes dans le sens opposé, on pourrait en faire au moins autant sur les voies du CN. J'aimerais avoir les observations de M. Benson sur ces deux sujets.

M. Benson: Premièrement, j'aimerais parler de la question des audiences, et demander ensuite à M. Mozersky de fournir un commentaire relatif aux questions techniques que vous avez soulevées.

Nous avons clairement indiqué à quels endroits nous allions tenir des audiences relatives au transcontinental, et ces audiences ont pris beaucoup de temps et de travail, comme vous le savez. Nous avons collaboré entièrement avec les députés, tenant des audiences aux endroits où ils nous ont demandé d'en tenir; nous avons augmenté le nombre d'endroits prévus, et les responsables des audiences ont effectué énormément de travail. Ensuite, le projet a été préparé et envoyé aux personnes concernées. Nous avons fait des appels d'offre, nous en avons reçu, nous les avons étudiées avant de préparer notre plan définitif qui tenait compte des offres qui nous avaient été faites.

Il nous a été matériellement impossible de tenir des audiences dans toute une série de localités dans tout le pays après que nous ayons eu soumis notre premier plan. En tout cas, nous avons fait le plus de publicité possible, nous l'avons communiqué à tous ceux qui nous l'ont demandé, nous leur avons demandé de nous faire part de leurs opinions. De ce point de vue-là, je ne pense donc pas qu'on puisse nous blâmer. Pourtant, je vais demander au Dr Mozersky de traiter l'aspect technique de la question que vous avez soulevée.

M. K. Mozersky (chef de la Direction de la recherche en analyse sociale, Commission canadienne des transports): A

[Text]

ference in timing of schedules between the preferred plan and the final plan, the CNR stated repeatedly that they could not provide a faster transcontinental schedule than the roughly 85 hours they are running at present as opposed to the approximately 72 hours from Montreal to Vancouver that the Canadian Pacific provides.

Mr. Benjamin: Did the CNR tell you why they could not?

Dr. Mozersky: Yes, they gave a number of reasons. It had to do with on-going track work plus capacity, increasing freight traffic, an increased amount of freight traffic on the line. Those are the two major reasons. Canadian Pacific, however, said that they could maintain a 72-hour schedule. In fact, to slow it down very much would impede their operations, so they wanted to keep the faster schedule.

The preferred plan, the one issued last spring, tried to tie the CP and the CN schedules together, and the result was that it slowed down the Canadian Pacific schedule. The solution in the final plan was to route it all on the CPR, in other words, maintain a 72-hour schedule and therefore avoid the need to tie it into the CNR 85-hour schedules. That was the major reason, and that was the reason for shifting from the CN summer operation in northern Ontario to CP as first and second sections in the summertime.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: In that case, Mr. Chairman . . .

The Chairman: I have to follow the eight to ten minutes because we have to give an opportunity to the other members to get in before 11 o'clock. That is the only reason I am a little tight this morning.

Mr. Benjamin: I understand that, Mr. Chairman.

The Chairman: I hope you will bear with me.

Mr. Benjamin: I had better get on with what I want to do. There is another matter I want to raise with the Commission regarding CN and CP trucks. We will have to do that on another occasion, I hope.

I would like to move that this Committee request the government to have the House of Commons pass an order of reference allowing the Standing Committee on Transport and Communications to hold hearings in Ottawa and northern Ontario, to receive representations and to report thereon regarding the final plan of the Canadian Transport Commission on transcontinental passenger train service.

I have copies of the motion in both languages, Mr. Chairman.

The Chairman: That was extremely thoughtful of you, Mr. Benjamin. The Chair thanks you for that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in whatever time I have left . . .

The Chairman: Your time, Mr. Benjamin, has expired. As I said, it is just for the benefit of the other members. I still have five other questioners and we have 40 minutes.

Mr. Benjamin: Okay.

[Translation]

propos de la différence des horaires entre le premier plan et le plan définitif, le CN a répété à plusieurs reprises qu'il était dans l'impossibilité d'assurer le service transcontinental en moins de 85 heures, environ, c'est l'horaire actuel, alors que le CP fait la liaison Montréal-Vancouver en environ 72 heures.

M. Benjamin: Les gens du CN vous ont-ils dit pourquoi?

M. Muzersky: Oui, ils ont donné un certain nombre de raisons, ils ont parlé des travaux permanents sur les voies, de la capacité des voies, de l'augmentation du trafic des marchandises. Ce sont les deux raisons principales. Pourtant, le CP a assuré qu'il pouvait maintenir sa liaison en 72 heures. En fait, en ralentissant le service, ils risquent des problèmes que ne leur pose pas l'horaire rapide.

Le plan préférentiel qui avait été préparé au printemps dernier essayait de concilier les horaires du CP et du CN, ce qui avait pour effet de ralentir l'horaire du CP. Le plan définitif alignait toutes les opérations sur celles du CP, c'est-à-dire qu'il maintenait l'horaire de 72 heures, évitant ainsi les 85 heures du CN. C'était la principale raison, et c'est la raison pour laquelle on a préféré céder les opérations d'été du CN dans le nord de l'Ontario au CP comme première et seconde section.

Le président: Monsieur Benjamin, c'est votre dernière question.

M. Benjamin: Dans ce cas, monsieur le président . . .

Le président: Je dois m'en tenir aux huit ou dix minutes car c'est la seule façon de faire parler tout le monde avant 11 heures. C'est la raison pour laquelle je suis sévère ce matin.

M. Benjamin: Je comprends bien, monsieur le président.

Le président: J'espère que vous ne m'en tiendrez pas rigueur.

M. Benjamin: Je ferais mieux de me dépêcher. Je voulais parler également des camions du CN et du CP mais je devrai le faire une autre fois, du moins je l'espère.

Je propose que ce Comité demande au gouvernement de solliciter de la Chambre des communes un ordre de renvoi permettant au Comité permanent des transports et des communications de tenir des audiences à Ottawa et dans le nord de l'Ontario au sujet du plan définitif de la Commission des transports du Canada sur le service transcontinental de passagers et de faire ensuite un rapport.

J'ai des exemplaires de la motion dans les deux langues, monsieur le président.

Le président: Voilà qui est faire preuve de considération, monsieur Benjamin. Le président vous remercie.

M. Benjamin: Monsieur le président, dans le temps qui me reste . . .

Le président: Monsieur Benjamin, votre temps est écoulé. Comme je l'ai dit, je défends vos collègues, il me reste cinq noms et 40 minutes seulement.

M. Benjamin: D'accord.

[Texte]

The Chairman: I will review, along with the other motion, this motion presented by Mr. Benjamin and at the next Committee meeting I will make the ruling whether it is procedurally in order or not.

Mr. Forrestall. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson—it is quite a while since I have seen him. I remember the White Paper days on taxation. What is the status of the hearings on the prairie air service of Winnipeg, Brandon, Dauphin, Yorkton and . . .

Mr. Benson: Hearings are on January 16, I understand. The notice has been issued for that.

Mr. Murta: In Brandon?

Mr. Benson: In Winnipeg.

• 1025

Mr. Ritchie: Can you give any idea of who has applied, or is that public knowledge?

Mr. Benson: I have a list and the order. I will be pleased to file it with the Committee. I think it is more sensible to do that than to read the whole order here.

Mr. Murta: You will file the other list that I requested?

Mr. Benson: I have already done that.

The Chairman: If the Committee agrees, we will have the list circulated.

An hon. Member: Before we are through?

The Chairman: We have it here. It is available.

Mr. Benson: I can have copies of that order provided for every member of the Committee, if you like. Would you like me to do that?

The Chairman: I do not think it is necessary.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Benson might give some idea of what will happen . . . I often receive requests for this from people who are interested; How long do you expect to take to make a ruling and when might there be some action on this long-standing . . .

Mr. Benson: There were some problems involved, as you know, in bringing people to apply and in what the government's status was going to be and what they were going to do. We will hold the hearings. How long the hearings will take, I do not know. It is difficult to say what kind of representations you will have at the hearings.

I do not think that we will take too long in producing an answer after we have completed the hearings and we have people's points of view. We have been trying to finish our hearings and produce answers as quickly as possible, but there are legal problems in doing certain things and we have to comply with them to make sure we are not in federal court the next day.

Mr. Ritchie: I see. Can you give any idea as to the problems? I gather there must be serious disadvantages to the route or else it surely would have been gone long before this.

[Traduction]

Le président: Je vais prendre en considération cette motion présentée par M. Benjamin et, à la prochaine séance, je vous ferai part de ma décision à son sujet et au sujet des autres recommandations.

Monsieur Forrestall. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Benson . . . il y a longtemps que je ne l'avais vu. Je me souviens de l'époque du Livre blanc sur l'impôt. Où en sont les audiences sur le service aérien à Winnipeg, Brandon, Dauphin, Yorkton, et . . .

M. Benson: Ces audiences sont prévues pour le 16 janvier, je crois. Des avis ont été envoyés.

M. Murta: A Brandon?

M. Benson: A Winnipeg.

M. Ritchie: Pouvez-vous nous dire qui sont les requérants ou est-ce du domaine public?

M. Benson: J'ai une liste et l'ordonnance. Il me fera plaisir de la déposer au Comité. Il est plus raisonnable de la déposer que de la lire en entier.

M. Murta: Vous déposerez aussi l'autre liste que j'ai demandée?

M. Benson: C'est déjà fait.

Le président: Si le Comité est d'accord, je distribuerai cette liste.

Une voix: Avant la fin de la séance?

Le président: Nous l'avons ici. Elle est disponible.

M. Benson: Je peux faire parvenir des copies de cette ordonnance à tous les membres du Comité, s'ils le désirent. Êtes-vous d'accord?

Le président: Je ne crois pas que ce soit nécessaire.

M. Ritchie: Monsieur le président, M. Benson peut-il nous donner une idée de ce qui se passera . . . je reçois souvent des demandes de personnes intéressées; combien de temps prendra-t-il pour rendre un jugement, et quand l'application de ce jugement sur cette question de longue date . . .

M. Benson: Nous avons eu des difficultés à inciter les gens à faire demande, et au sujet du rôle du gouvernement, et de la suite à donner. Nous tiendrons les jugements aussitôt que possible, mais il faut tenir compte de certaines difficultés juridiques dans certains cas et il faut se soumettre à la loi afin de ne pas aboutir devant un tribunal fédéral presque aussitôt.

Une fois que nous aurons terminé les audiences et que nous aurons entendu les intéressés, nous pourrions soumettre une réponse assez rapidement. Nous nous efforçons de terminer les audiences, et de soumettre les jugements aussitôt que possible, mais il faut tenir compte de certaines difficultés juridiques dans certains cas et il faut se soumettre à la loi afin de ne pas aboutir devant un tribunal fédéral presque aussitôt.

M. Ritchie: Je comprends. Quels sont les problèmes envisagés? Il faut croire que la route choisie pose de grands désavantages sinon elle serait déjà exploitée depuis longtemps.

[Text]

Mr. Benson: I am giving to you and we are going to distribute the applications which are here. It is hard for me, and particularly before our hearings have started, to impute motives or problems to people. I do not think it is very fair for me to do that.

Mr. Ritchie: Yes. As I understand it, there is a subsidy. Is that subsidy firm? Is the government's commitment firm? Or is it dependent on factors?

Mr. Benson: The Minister announced, as I recall—and I am subject to correction—that they were willing to subsidize the routes up to \$2 million. I am sure the government and the people of Canada do not want to subsidize them any more than is necessary in order to see the routes operating.

The Chairman: Thank you. Mr. Ritchie?

Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander à M. Benson si dans les crédits que nous étudions aujourd'hui, les subventions à Québecair s'appliquent au service que Québecair offre via les ailes du nord à Blanc-Sablon, St-Augustin, Natashquan donc pointe de Mingan à partir de Sept-Îles? Ces subventions-là s'appliquent-elles uniquement au transport des marchandises ou s'appliquent-elles également au transport des passagers?

Mr. Benson: Oh, no; this is a passenger service subsidy.

And it is [Sept-Îles-Blanc-Sablon], yes. That is the route that is subsidized for Québecair. The amount of the subsidy is approximately \$300,000.

M. Lapointe: Je crois que la Commission a été saisie d'une requête venant de Sept-Îles Aviation pour desservir partiellement le même territoire. La Commission a-t-elle rendu une décision à ce sujet-là?

Mr. Benson: Yes. It should issue very shortly. It is under consideration in the Commission and should be issued very shortly.

M. Lapointe: J'aurais une autre question qui est plutôt une explication que je voudrais avoir. La Commission donne parfois des permis d'exploitation à certaines compagnies d'aviation et ces permis d'exploitation ne sont pas mis en force. Je voudrais me servir de l'exemple suivant: la Commission a autorisé Québecair, c'est-à-dire via sa filiale Air Gaspé Incorporée, à opérer un service passant par l'aéroport de St-Irénée, appelé plutôt Murray Bay Airport. Je crois que la Commission en a donné l'autorisation, il y a maintenant plus de 18 mois; le service n'a jamais fonctionné. Ce qui m'étonne un peu, c'est que d'autres compagnies, comme par exemple Aérobec Limitée, pourraient être intéressées à offrir le service entre Québec et La Malbaie. Mais parce qu'il y a déjà une émission de permis faite pour Air Gaspé Incorporée, Aérobec ne peut pas profiter de ce territoire-là. Pourquoi ne pourrait-on pas essayer d'instaurer un peu de concurrence pour des régions où il n'y a pas de service?

[Translation]

M. Benson: Je vous soumetts la liste des demandes. Il m'est difficile, surtout avant les audiences, d'imputer des motifs ou des problèmes à certaines personnes. Je ne crois pas que ce soit juste de ma part.

M. Ritchie: Oui. Si j'ai bien compris, cette ligne sera subventionnée. Cette subvention est-elle conforme? Le gouvernement est-il fermement engagé? Ou cela dépend-t-il de certains facteurs?

M. Benson: Si ma mémoire me sert bien, le Ministre a annoncé que le gouvernement subventionnerait ces routes pour une somme allant jusqu'à 2 millions de dollars. Le gouvernement et la population ne veulent certainement pas subventionner ces routes pour plus qu'il n'en faut pour assurer leur fonctionnement.

Le président: Merci. Monsieur Ritchie?

Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman. Could Mr. Benson tell us if Vote 6 under study today, subsidies to Québecair, apply to the service that Québecair offers through «Les Ailes du Nord» to Blanc-Sablon, St-Augustin, Natashquan, Mingan in fact, from Sept-Îles? Do the subsidies apply solely to the cargo transport or does it also apply to passenger service?

M. Benson: Oh, non, c'est strictement une subvention pour le service des passagers.

Et il s'agit bien de la ligne Sept-Îles-Blanc-Sablon. C'est la route subventionnée pour Québecair. Cette subvention se chiffre à quelque \$300,000.

Mr. Lapointe: I believe the Commission has received a request from Sept-Îles Aviation to service a part of the same territory. Has the Commission made a judgment on this matter?

M. Benson: Oui. Un permis sera émis très bientôt. Il est à l'étude par la Commission et il devrait être émis bientôt.

Mr. Lapointe: I would also request an explanation. Sometimes, the Commission issues operating permits to certain aviation companies although these permits may not be used. For example, the Commission authorized Québecair, through its subsidiary, Air Gaspé Incorporée, to operate a service through the airport at St-Irénée, commonly known as Murray Bay Airport. I believe that the Commission granted authorization some 18 months ago; the service is still not operating. What surprises me, is that other companies, for example, Aérobec Limited, could be interested in offering a service between Québec and La Malbaie. But because a permit has already been issued to Air Gaspé Incorporated, Aérobec may not take advantage of that territory. Why could some competition not be established in those regions where there is no service?

[Texte]

• 1030

Mr. Benson: Our policy, and here I do not want to speak of the specific items, but our policy generally is that if we grant a licence to somebody and within a reasonable time they do not take advantage of that licence and use it, somebody else can apply, and we will cancel the first licence and give it to somebody else.

Mr. Lapointe: What is "a reasonable time"?

Mr. Benson: Well, a reasonable time is the time that it takes them to get into operation, prove that there is traffic there—this sort of thing.

In this particular instance, you have brought it to our attention that they have not provided the service. We will follow it up and find out if they are going to provide the service. If they are not, we will open it up to somebody else.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

Mr. Benson: Our job is basically to make sure that people have service if they will support the service.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

It is always a pleasure to see you on the Hill, Mr. Benson, and I think you probably have an idea already what I am going to ask you about because I was discussing the same matter with you last year.

It has to do with hearings that your commission have carried out in Atlantic Canada regarding rail passenger and air passenger service in that part of Canada. It is all well and good in that hearings are useful, but the fact still remains that it is sort of an uphill drag insofar as implementing some of the services is concerned.

I would like to learn from you this morning, with respect to the new VIA service that will come on line officially in April of the coming year, how you see this new service and to have your own opinions, as Chairman of the Transport Commission, in terms of roadbed equipment and service coming into Atlantic Canada on the Montreal to Halifax run.

Then, moving from rail passenger service to air passenger service, I would like to have your opinion of the new agreements between Air Canada and Eastern Provincial Airways on co-operation on route structures.

And the third but more important point that I would like to talk to you about is the much-discussed, over a long period of time, service for Atlantic Canadians—the linking of the four Atlantic provinces on a daily basis with some type of air passenger service.

So if I could, may I have the benefit of our comments this morning on how you see it—how it is going to develop in terms of real service. I am not talking about guarantees—I know that you cannot guarantee it; but what are we going to see with all these new directions, with the equipment that is being purchased for VIA? And then there is the question of air passenger service from Air Canada and EPA.

[Traduction]

M. Benson: Sans toucher à des sujets particuliers, notre politique en général veut que si nous avons émis un permis à quelqu'un qui, dans un délai raisonnable n'a pas su en profiter, toute autre personne peut faire une demande, et nous annulerons le premier permis, pour le remettre à un autre.

M. Lapointe: Qu'entendez-vous par un «délai raisonnable»?

M. Benson: Un délai raisonnable comprend le temps qu'il faut pour mettre l'opération en marche, démontrer que le trafic est suffisant, ce genre de choses.

Dans le cas précis, vous nous avez avisés que le service n'est pas exploité. Nous y donnerons suite, pour voir si effectivement le service sera fourni. Sinon, nous l'offrirons à quelqu'un d'autre.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

M. Benson: Notre rôle est d'assurer le service à tout secteur de la population qui en a besoin.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

C'est toujours un plaisir de vous voir sur la Colline, monsieur Benson, et sans doute que vous savez déjà ce que j'ai à vous poser, car j'en ai discuté avec vous l'année dernière.

Il s'agit des audiences que votre Commission a tenues dans les provinces de l'Atlantique concernant le service passager ferroviaire et aérien dans cette partie du Canada. Évidemment les audiences furent très utiles, mais il semble y avoir eu une certaine lenteur quant à la mise en marche de certains de ces services.

Pourriez-vous me dire ce matin, à l'égard du nouveau service VIA qui commencera officiellement en avril prochain, quelles sont vos idées, à titre de président de la Commission canadienne des transports, quant à l'équipement d'entretien des voies et du service que cela apportera au Canada atlantique sur la route Montréal-Halifax.

Ensuite, pour passer du service de passagers ferroviaire au service de passagers aérien, pourriez-vous nous donner votre idée des nouvelles ententes entre Air Canada et Eastern Provincial Railways quant à la collaboration sur la planification des routes.

Enfin, et c'est le point le plus important, je voudrais m'entretenir avec vous au sujet d'un service pour les Canadiens des Maritimes discuté depuis très longtemps, c'est-à-dire la mise sur pied d'un service aérien quotidien reliant les quatre provinces de l'Atlantique.

Je vous demande donc de nous faire connaître votre point de vue quant à la situation actuelle et à son évolution en un service réel. Il n'est pas question de garanties... je sais que vous ne pouvez pas le faire; mais plutôt de nous dire quelle nouvelle orientation vous prévoyez, en vertu du nouvel équipement acheté pour VIA? Ensuite, il est question de service de passagers aérien que peut fournir Air Canada et EPA.

[Text]

Mr. Benson: First of all, VIA Rail has been formed by the Government of Canada with the aim of improving passenger service. We were asked to carry out hearings first of all on the so-called transcontinental, but semi-transcontinental, from Quebec to the West Coast. We did that. The hearings took a long period of time and we have come back with a recommendation which no one would hope that everyone would agree with. But even the modest dissent of Mr. Benjamin is surprising to me compared with the dissent that he might have had on this kind of hearing. We try to do our best job.

In the Maritimes we have carried out the same kind of hearings but I do not think that our report regarding the Maritimes can be out before March. So I think no one can look forward to a quick decision in that regard. We have a lot of things to analyse. As you know, there was a lot of controversy in the Maritimes as to where the trains should run, how they should run, and we have to take that into consideration.

• 1035

Mr. Harquail: I just want to make it clear that there is no controversy as far as this member is concerned as long as it comes up through Northern New Brunswick—from Halifax to Montreal coming up through Campbellton—that there is a lot of that new equipment on the line, and a whole new approach by the employees, that they are friendly, have clean service, and we get it on a regular basis. I want to just say that I support that type of thing one hundred per cent.

Mr. Benson: Well, you certainly have that on the record.

An hon. Member: That is what he wants.

Mr. Benson: Another matter with regard to air service in the Maritimes, as you know the recent agreement between EPA and Air Canada I think has helped to rationalize it and improve the viability of EPA in the Atlantic Provinces while still providing pretty good service over the route that it operates.

The matter of linking within the Maritimes on a more regular basis, really I think is a matter of economics. If the passengers are there EPA has the right to serve, and there are other air lines in the Maritimes as well. But we have no authority to subsidize routes beyond the amount that we are talking about today. We have no authority from the Parliament of Canada to subsidize third-level carriers. So I really cannot tell you when you are going to get perfect air service in the Maritime Provinces unless it is economical.

Mr. Harquail: Again, through you, Mr. Chairman, Mr. Benson, let me be clear, I am not inquiring about the new agreement for route structures between Air Canada and EPA in a critical way. As a matter of fact I think it is quite fair, I think it has been a long time coming. So I have nothing to say about that. I know, as you said earlier, there are always people who will disagree or not be satisfied. I understand there are a

[Translation]

M. Benson: La compagnie de Chemins de fer VIA a été établie par le gouvernement du Canada en vue d'améliorer le service aux passagers. On nous a d'abord demandé de tenir des audiences sur le service soi-disant transcontinental, mais qui ne couvre que la moitié du continent, de Québec à la côte du Pacifique. C'est fait. Les audiences ont pris beaucoup de temps, et nous avons fait une recommandation qui, évidemment, ne pouvait pas plaire à tout le monde. Mais même la critique légère de M. Benjamin m'étonne en comparaison de la dissension qu'il aurait ressentie envers ce genre d'audiences. Nous essayons de faire de notre mieux.

Dans les Maritimes, nous avons eu le même genre d'audiences, mais notre rapport sur les Maritimes ne peut être publié avant le mois de mars. Donc, il ne sera pas possible de rendre une décision, un jugement rapide. Il reste beaucoup d'analyses à faire. Comme vous le savez, il y a beaucoup de controverse quant aux routes ferroviaires, les modalités de fonctionnement, et nous devons prendre en considération toutes ces questions.

M. Harquail: J'aimerais simplement préciser que vous avez devant vous un député qui ne trouve rien à redire à cela, pourvu que la voie emprunte le nord du Nouveau-Brunswick, qu'elle aille de Halifax à Montréal en passant par Campbellton, qu'elle soit dotée de tout le matériel neuf nécessaire, que les employés des trains adoptent une attitude nouvelle, qu'ils soient amicaux, que les trains soient propres, et que l'horaire soit régulier. Je veux simplement dire que j'appuie cela à 100 pour 100.

M. Benson: Eh bien, voilà au moins qui sera versé au procès-verbal.

Une voix: C'est ce qu'il veut.

M. Benson: En outre, en ce qui concerne le service aérien dans les Maritimes, comme vous le savez, je pense que l'entente récente entre l'EPA et Air Canada a permis de mettre de l'ordre et d'améliorer les chances de survie de l'EPA dans les provinces de l'Atlantique tout en fournissant un assez bon service sur les lignes qu'elle dessert.

Pour ce qui est de la création de plus de vols réguliers à l'intérieur des Maritimes, je pense que c'est une question économique. S'il y a des voyageurs, l'EPA a le droit de les desservir, et il y a également d'autres lignes aériennes dans les Maritimes. Nous n'avons toutefois pas l'autorisation de subventionner des lignes aériennes au-delà du montant dont nous parlons aujourd'hui. Le Parlement canadien ne nous a pas autorisés à subventionner des transporteurs de troisième niveau. Je ne peux donc vraiment pas vous dire quand les provinces des Maritimes jouiront d'un service aérien parfait, à moins que cela ne soit rentable.

M. Harquail: Monsieur le président, permettez-moi de préciser à M. Benson que ce n'est pas en vue de lui faire des reproches que je me renseigne sur la nouvelle entente entre Air Canada et l'EPA au sujet des lignes aériennes. En fait, j'estime que cette entente est assez équitable, et qu'elle fut longue à conclure. Je n'ai donc rien à dire contre cela. Je sais, comme vous l'avez dit tantôt, que certaines personnes exprimeront

[Texte]

few centres in the Maritimes that are a bit concerned about these new route structures. I do not share that concern, I think it is quite all right and I think it is going to work out quite well in the co-operation that is now evident between the two air lines.

But we are still left with the situation where there are many Canadians who cannot travel east into the Maritime area without having to go over some very hazardous roads, which involves transportation. There is the question of the deplorable state of the highways in Northern New Brunswick, for example. To get to Halifax or Moncton or Fredericton people have to use those roads because there is no air service. I am quite satisfied to keep the two separate.

So far as the rail service is concerned, we need that, and that has been stated before the hearings, but we also should be able to share in the modern type of situations—where most other Canadians are at today. In Central Canada you can flip back and forth between Montreal, Toronto, Ottawa and out west at great convenience, but in terms of air service there are a number of people in Eastern Canada who are still not able to get from point A to point B with any convenience. From personal experience, to go to Prince Edward Island or to Newfoundland or Halifax, it is a day, a day and a half to get there, and in the seventies. That does not seem to add up to me.

Now, who has the solutions, or where the magic answers would lie, I do not know. You say it is economics, it is a question of getting someone who is interested in doing the service, but you do not see that right on the horizon that anyone is picking up that service of linking the four Atlantic Provinces on a daily basis with air passenger service.

Mr. Benson: You mean a daily return basis so that you can fly one place and back. I think the existing operator, EPA for example, or other operators there in the Maritimes would do this if they could afford to do it. I think the willingness is there. I think the air lines have indicated that they will provide the services if it is possible to do it on an economic basis. But I have a great deal of sympathy for you because I used to represent a constituency called Kingston, and the closest airport to Kingston where you can get a flight anywhere in Canada is Ottawa. They had to drive two hours to get to an airport. That is happening in the Maritimes as well. But it is a matter of economics.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I want to come back a little bit more to the subsidies and the formula and the attitude of the Commission and while I recognize that it is not your authority to prescribe the policy within which the formulae are administered, I nevertheless recognize the very substantial influence that the Commission has in these matters. The fact of the matter is that all of us here, particularly all of us from the Atlantic area, want only to do those things

[Traduction]

toujours un certain désaccord ou une certaine insatisfaction. Je crois comprendre que certains centres, dans les Maritimes, éprouvent une certaine préoccupation à l'endroit de ces nouvelles routes aériennes. Je ne partage pas cette préoccupation, je pense que cela va bien ainsi et que cela fonctionnera assez bien grâce à l'esprit de collaboration qui semble maintenant régner entre les deux sociétés.

Il n'en reste pas moins, toutefois, que beaucoup de Canadiens ne peuvent se rendre dans la région des Maritimes sans avoir à traverser des routes très dangereuses. Notons le déplorable état des routes du nord du Nouveau-Brunswick, par exemple. Pour atteindre Halifax, Moncton ou Fredericton, il faut se servir de ces routes, car il n'existe pas de service aérien. Je veux bien admettre qu'il s'agit là de deux questions séparées.

En ce qui concerne le service ferroviaire, nous en avons besoin, et cela a été dit au cours des audiences. Nous devrions toutefois pouvoir jouir de tous les avantages dont jouissent les autres Canadiens. Dans la région centrale du Canada, il est facile de faire la navette entre Montréal, Toronto, Ottawa et l'Ouest, alors que dans l'Est du Canada, il y a un bon nombre de personnes qui éprouvent des difficultés à se rendre du point A au point B. Si j'en crois ma propre expérience, il faut un jour, parfois un jour et demi, pour se rendre à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve ou à Halifax, et pourtant nous sommes en 1977! Cela ne me semble pas logique.

Bien sûr, j'ignore quelles sont les solutions ou les réponses magiques. Vous dites que c'est une question de rentabilité, qu'il s'agit de trouver quelqu'un qui soit intéressé à fournir le service, mais vous ne voyez poindre à l'horizon personne qui veuille assurer ce service ou relier quotidiennement les quatre provinces de l'Atlantique par voie aérienne.

M. Benson: Vous voulez parler de vols aller-retour quotidiens, de sorte que l'on puisse se rendre à un endroit et en revenir. Je pense que le transporteur actuel, l'EPA par exemple, ou les autres transporteurs des Maritimes, feraient cela s'ils pouvaient se le permettre. Ce n'est pas la bonne volonté qui manque. Je pense que les sociétés aériennes ont précisé qu'elles fourniraient ces services s'il est possible de le faire de manière rentable. Mais je vous comprends très bien, car je représentais la circonscription de Kingston, et l'aéroport le plus proche de la région de Kingston est celui d'Ottawa. Les gens de cette région devaient rouler pendant 2 heures afin d'arriver à l'aéroport. C'est ce qui se produit également dans les Maritimes. Mais c'est une question économique.

M. Harquail: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harquail. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir aux subventions, à la formule adoptée et à l'attitude de la Commission. Bien que j'admette que vous n'êtes pas autorisé à établir les politiques d'application des diverses formules, je n'en reconnais pas moins l'influence considérable que la Commission exerce à cet égard. Le fait est que toutes les personnes présentes ici, et en particulier celles qui viennent de la région de l'Atlantique, favorisent toute mesure qui permettra d'amé-

[Text]

and to encourage those things that will enhance and stabilize the financial capacity of Eastern Provincial Airlines. I do not think there is any disagreement about that. I do not think there is any disagreement that we, as people in the Atlantic area, do not want the regional carrier to provide a service that is uneconomical. On the other hand, the commission has, quite properly, a role of influence with respect to the identification of services which might properly be on the government account, so called.

• 1040

The formula, as I understand it, Mr. Chairman, is still essentially based on the 1971 dollar. Is the reason that the subsidy does not meet the real loss in the operation of these two particular services, the inflationary factor? Why has it not been possible to have the formula amended in a practical and real way to recognize the inflationary pressures? Why has the formula remained frozen at that level?

Mr. Benson: Well, Mr. Forrestall, the only answer I can give you is that this is purely a matter of government policy. We are given a specific amount of money and our job is to make sure that the amount of money we are given for the specific routes is paid to the carriers if they have losses as great or greater. And as I previously mentioned the losses on particular routes of Quebecair and EPA are substantially higher than the amount of subsidy.

Mr. Forrestall: You have that opinion because you are the administrator of this.

Mr. Benson: We have the facts.

Mr. Forrestall: Well, is it possible then for me to ask you for an opinion? If the formula, for example, had been indexed—that is a good word to bandy around—to some existing reality with respect to airline operations, would the subsidy now meet the real loss?

Mr. Benson: No.

Mr. Forrestall: It would not.

Mr. Benson: Well, it depends on the basis of indexing. Airline costs have increased greatly for factors which are quite different from the general inflationary rate. They have had substantial increases in fuel and one of their great costs, of course, is fuel costs. On airlines this has jumped just beyond belief. Many people complain about air fares, but none of the Canadian airlines are really making very much money neither have they in the past. I do not know how they will do in the future.

Mr. Forrestall: Then, in fact, the difference between the subsidy and the real loss is quite substantial.

Mr. Benson: Yes. I do not have the figures right here. I do not have the actual losses, but I would be pleased to provide the committee with our determined losses on these routes and the amount of the subsidies from 1971 to the present.

[Translation]

liorer et de stabiliser la situation financière de la *Eastern Provincial Airlines*. Je ne pense pas qu'il y ait le moindre désaccord à ce sujet. En notre qualité d'habitants de la région de l'Atlantique, nous ne voulons pas que le transporteur régional fournisse un service qui ne soit pas rentable. D'autre part, la Commission joue, à juste titre, un rôle influent quant à l'identification des services que l'on pourrait, pour ainsi dire, porter au compte du gouvernement.

Si je comprends bien, monsieur le président, la formule se fonde essentiellement sur le dollar de 1971. Est-ce l'inflation qui explique pourquoi la subvention ne comble pas les pertes réelles d'exploitation de ces deux services particuliers? Pourquoi n'a-t-il pas été possible de modifier la formule de manière pratique et réelle, en tenant compte des pressions inflationnistes? Pourquoi la formule a-t-elle été gelée à ce niveau?

M. Benson: Eh bien, monsieur Forrestall, la seule réponse que je puisse vous fournir, c'est que cela est purement une question de politique gouvernementale. On nous accorde un montant précis et il nous revient de nous assurer que ce montant accordé pour certaines routes précises est versé aux transporteurs s'ils ont des pertes équivalant au montant de la subvention ou plus élevées. Comme je l'ai dit antérieurement, les pertes accusées par certaines routes précises de Québecair et de la EPA sont considérablement plus élevées que le montant de la subvention.

M. Forrestall: Vous êtes de cet avis parce que vous êtes administrateur.

M. Benson: A cause des faits.

M. Forrestall: Eh bien, puis-je vous demander une opinion? Si la formule, par exemple, avait été indexée—voilà un bon mot à mettre à toutes les sauces—à un indice quelconque relatif à l'exploitation de lignes aériennes, la subvention comblerait-elle maintenant les pertes réelles?

M. Benson: Non.

M. Forrestall: Non?

M. Benson: Eh bien, cela dépend de la méthode d'indexation. Les coûts d'exploitation des lignes aériennes ont beaucoup augmenté pour des raisons bien différentes de l'inflation générale. Il y a eu augmentation considérable du prix du combustible, et le combustible, constitue, bien sûr, une de leurs dépenses les plus importantes. Pour les lignes aériennes, cette augmentation va au-delà de toute imagination. Beaucoup de personnes se plaignent des tarifs aériens, mais aucune ligne aérienne canadienne n'enregistre vraiment beaucoup de bénéfices, pas plus d'ailleurs qu'elles n'en ont enregistrés par le passé. J'ignore ce que leur réserve l'avenir.

M. Forrestall: Donc, en fait, la différence entre la subvention et la perte réelle est assez considérable.

M. Benson: Oui. Je n'ai pas les chiffres ici même. Je n'ai pas le chiffre des pertes réelles, mais je serais heureux de fournir au Comité le chiffre des pertes calculées sur ces routes et le montant des subventions de 1971 jusqu'à aujourd'hui.

[Texte]

Mr. Forrestall: Well, my other area ties in with the general theme of trying to support those steps and measures that will stabilize the regional carrier. Does Eastern Provincial, at this point in time, have an application before your commission with respect to a parallel service, Halifax-Montreal?

Mr. Benson: Yes, such an application is before us. It has not been heard at the present time.

Mr. Forrestall: When will that be dealt with?

Mr. Benson: It is in process, I am told. It is coming before the committee. There has not been a decision made on whether or not there will be a hearing or how it will be dealt with. Many applications are dealt with without hearings if there are not a lot of objections to them. It is presently before the committee. I cannot tell you, Mr. Forrestall, how soon it will be dealt with but I assure you it will be dealt with as expeditiously as possible.

• 1045

Mr. Forrestall: Then, in the same vein, are there any impediments to the rationalization that has now been worked out between Eastern Provincial and the Maine line or the Eastern Corridor?

Mr. Benson: No changes in licences are involved.

Mr. Forrestall: No changes in licences but just a shift . . .

Mr. Benson: A change in services, that is all. And they can do this immediately.

Mr. Forrestall: Immediately?

Mr. Benson: Oh, yes.

Mr. Forrestall: With respect to the Halifax-Portland or, through the United States, the Portland and Bangor run into Montreal, does the same situation pertain there, or does EPA require a process of application to take over and in fact provide the service for which Air Canada has had authority to operate for a number of years and have not?

Mr. Benson: This is something a little bit different in that for that particular route the Government of Canada—it is a route flying into a foreign country—designated Air Canada as the carrier and in order for another airline to fly that route the Government of Canada would have to withdraw that designation and designate another carrier, who would then apply to us for the route and there would not be any great problem. But it is a matter of designation by the federal government.

Mr. Forrestall: That step has to be taken first?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Forrestall: That is a good area to pursue then.

Just to jump away from that for a moment or two, I think really the stability of the regional air carriers operating, certainly in Quebec and in the Atlantic provinces, must be further rationalized. I wish that somebody in the industry and not somebody in Ontario would simply go in and buy out the flight capacity in Quebec to Ontario. I do not mean that exact type of action, but some further rationalization of EPA, Quebecair and Nordair so that the planners and the corporate

[Traduction]

M. Forrestall: Mon autre question porte sur le sujet général de l'appui aux mesures qui permettront de stabiliser le transporteur régional. Votre Commission a-t-elle actuellement une demande de la *Eastern Provincial Airlines* visant la création d'un service parallèle entre Halifax et Montréal?

M. Benson: Oui, nous avons cette demande entre les mains. Elle n'a pas encore fait l'objet d'audiences.

M. Forrestall: Quand réglerez-vous cela?

M. Benson: On m'apprend que le processus se déroule normalement. Cette demande va être présentée au comité. On n'a pas encore décidé de la tenue d'audiences ou de la manière de s'occuper de la question. Nous nous occupons de beaucoup de demandes sans recourir à des audiences s'il n'y a pas beaucoup d'objections à cette demande. Le Comité étudie maintenant la question. Je ne peux pas vous dire, monsieur Forrestall, quand il s'occupera de cette question, mais je peux vous assurer qu'il s'en occupera avec autant de célérité que possible.

M. Forrestall: Dans le même ordre d'idées, y a-t-il des obstacles à la rationalisation acceptée par la *Eastern Provincial* et la *Maine Line* ou l'*Eastern Corridor*?

M. Benson: Il n'y a pas eu de changement dans les licences.

M. Forrestall: Pas de changement, mais un déplacement . . .

M. Benson: Un changement dans les services, c'est tout. Et ils peuvent le faire immédiatement.

M. Forrestall: Immédiatement?

M. Benson: Oui.

M. Forrestall: En ce qui concerne la ligne Halifax-Portland ou, en passant par les États-Unis, la ligne Portland-Bangor-Montréal, est-ce que la situation est la même, est-ce que l'EPA doit faire une demande pour obtenir ces services que la Société Air Canada est autorisée à offrir depuis nombre d'années et n'a jamais offerts?

M. Benson: C'est quelque chose de légèrement différent parce qu'il s'agit d'un itinéraire passant par un pays étranger, et que le gouvernement du Canada a désigné Air Canada comme transporteur autorisé. Pour qu'une autre compagnie aérienne obtienne cet itinéraire, le gouvernement du Canada devrait annuler cette désignation et désigner un autre transporteur qui devrait alors nous soumettre une demande, ce qui ne présenterait pas un gros problème. C'est une question de désignation par le gouvernement fédéral.

M. Forrestall: Il faut faire cette démarche d'abord?

M. Benson: Oui.

M. Forrestall: C'est une chose à étudier.

Passons à un autre sujet pour quelques instants, je crois qu'il faut rationaliser les activités des transporteurs aériens régionaux, surtout au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. J'aimerais que quelqu'un de l'industrie, et non quelqu'un de l'Ontario, aille racheter les opérations à Québec pour les transférer en Ontario. Je n'entends pas cela au sens littéral, mais plutôt une rationalisation poussée de l'EPA, Québecair et Nordair afin que les planificateurs et responsables de ces

[Text]

people can look down the road in a planned way to develop the type of service that we need so badly in the Atlantic area to link the communities that are so widespread and separate.

Finally, I have what is perhaps an observation. I am sorry that I was absent when you dealt with Mr. Mazankowski's motion and I am assuming that it is under consideration. With that caveat, that understanding, I would file this little caveat, that should the Chair rule that it is a proper motion then at that time we will be quite prepared to move an amendment to that motion which would extend the same principle to any "final plan" for Eastern sail services, and I think of the Maritimes and Eastern Quebec, east of Montreal, and we will wait until you have arrived at some position. The amendment would not substantially change or alter the motion, it just simply would expand it to include the East.

I just serve that notice so that you might unofficially take note of it.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

We now will go to the second round of questioning because of the co-operation of all the members.

Mr. Mazankowski is first.

Mr. Mazankowski: Thank you.

Mr. Benson, what are the criteria that are considered when an application for abandonment of service is presented? Alternative service is outlined in Section 260, subsection (6) of the Railway Act. What measures does the CTC employ in terms of monitoring the effectiveness and the efficiency of that alternative service after a decision has in fact been made? Or is there any?

Mr. Benson: Are you talking of passenger service here or train?

Mr. Mazankowski: Well, let us get specific; I am talking about rail passenger service.

• 1050

Mr. Benson: Yes, let us deal with rail passenger service.

First of all, before we allow an abandonment of rail passenger service we generally have public hearings, we almost always have a public hearing. The alternative modes of transport are presented to us, we look at them very carefully at that particular time. Then, if we allow the abandonment of service, people sometimes come back to us and say the other mode is not working, and we can reopen the matter. But generally speaking we have no control, if the alternative is a bus service, we have no control over the bus service—if that is what you are getting at—because Part III has never been put into effect.

Mr. Mazankowski: That, Mr. Chairman, is indeed most unfortunate, and I think the CTC, maybe in a technical way, sloughs this responsibility off. I think the spirit of the National Transportation Act, the Railway Act, clearly is that alternative service should be in place and should be carried out. I refer specifically to the case of the discontinuance of the rail passenger service between Edmonton and North Battleford,

[Translation]

sociétés puissent mettre au point le genre de service dont nous avons tellement besoin dans la région de l'Atlantique afin de relier les collectivités qui sont si dispersées.

Finalement, j'aurais une observation à faire. Je suis désolé d'avoir été absent lorsque vous avez étudié la motion de M. Mazankowski, et je suppose qu'elle est à l'étude. J'aimerais maintenant vous donner l'avis suivant: si le président juge que c'était une motion appropriée, nous serons disposés à proposer un amendement à cette motion qui étendrait ce principe à tout «plan final» pour les services ferroviaires de l'est, et je pense ici aux services dans les Maritimes et dans l'Est du Québec, à l'est de Montréal, et nous attendrons que vous ayez adopté une position. L'amendement ne modifierait pas sensiblement la motion, il ne ferait que l'étendre à l'Est.

Je vous donne cet avis afin que vous puissiez en prendre note officiellement.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Nous passons maintenant au deuxième tour grâce à la collaboration de tous les députés.

M. Mazankowski est le premier.

M. Mazankowski: Merci.

Monsieur Benson, quels sont les critères utilisés pour étudier une demande de suppression de service? Le paragraphe 260 (6) de la Loi sur les chemins de fer décrit ce que sont les autres moyens de transport. Quel critère la société emploie-t-elle pour surveiller l'efficacité de cet autre moyen de transport une fois qu'une décision a été prise, s'il y en a?

M. Benson: Est-ce que vous parlez de service voyageur ou des trains?

M. Mazankowski: Soyons précis, je parle du service de trains de voyageurs.

M. Benson: Oui, parlons des services de trains de voyageurs.

D'abord, avant d'autoriser la suppression d'un service de trains de voyageurs, nous tenons en général des audiences publiques. Nous avons presque toujours une audience publique. Les autres moyens de transport nous sont présentés, et nous les étudions très soigneusement. Si nous autorisons l'abandon de ce service, il arrive qu'on nous signale que cet autre moyen de transport n'est pas efficace et nous pouvons réétudier la question. Mais, en général, nous n'avons pas le contrôle. Si l'autre moyen de transport est un service d'autobus, nous n'avons pas de contrôle sur ce service—si c'est ce que vous voulez savoir—parce que la partie III n'a jamais été mise en vigueur.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est très malheureux et je pense que la CCT se départit peut-être de cette responsabilité. Selon l'esprit de la Loi nationale sur les transports, et de la Loi sur les chemins de fer, il est clair que cet autre moyen de transport devrait exister et être exploité. Je veux parler plus précisément de l'abandon du service de trains de voyageurs entre Edmonton et North Battleford, et des

[Texte]

and the impact it has had on a very important point on that line, namely the City of Lloydminster. The decision was handed down in March that discontinued the rail passenger service, and it was pointed out very clearly that there was good alternative transportation service. Either the hearings were not carried out in depth to consider this in a very thorough way, or else there has been a serious deterioration since. I will just quote from the City Council proceedings on November 8.

Lloydminster City Council last night approved a motion... that the City of Lloydminster send a very strong letter of protest to Greyhound Bus Service... pointing out the disgraceful bus service to Lloydminster at the present time...

Mayor Robertson commenting on the matter said that this is no reflection on the people who operate the Greyhound bus depot, but the Greyhound bus service itself. He said people do not know where to get on or off the bus, or where to eat or not eat. Concurring with the sentiments of Alderman Keebaugh, the Mayor said he has found that dealing with the Greyhound bus people in Calgary: "They are the most miserable people I've ever dealt with in my life."

This is supported by the Chamber of Commerce, who indicated that the bus depot had burnt down and it was going to take something like a year or so to restore a suitable bus depot. I will quote from a letter to me from the Chamber of Commerce:

Currently our Greyhound customers have no depot, no place to await arrivals or departures, no place to confidently apply for tickets, or receipt sending of freight, no place to direct their inquiries regarding scheduling. The Chamber doesn't wish to exaggerate, we must say that at certain undetermined times during the day we can purchase tickets and send and receive freight for an hour or so but there is nothing organized to coincide with our city of 12,000 business day needs.

I have taken this matter up with you, sir, and you simply suggested that it is a matter out of your jurisdiction, that it is a matter I should take up with the provincial Highway Transport Board.

Mr. Benson: Mr. Mazankowski that is not quite fair.

Mr. Mazankowski: I will read the letter.

Mr. Benson: No.

Mr. Mazankowski:

I can only suggest that you approach the Provincial Highway Transport Board that licenses Greyhound Bus Service serving Lloydminster to obtain redress of your constituents' complaint.

I consider that to be a slough off.

Mr. Benson: Mr. Mazankowski you are underestimating yourself. You have made, along with some other people, an

[Traduction]

conséquences que cela a eu sur l'un des points très importants de cet itinéraire, soit la ville de Lloydminster. On a décidé de mettre fin à ce service voyageur en mars, en précisant qu'il y avait un autre service de transport tout aussi bon. On n'a peut-être pas étudié la question à fond lors des audiences ou alors il y a eu une détérioration sérieuse des services depuis. Je vais vous citer un extrait du procès-verbal d'une réunion du conseil municipal tenue le 8 novembre.

Le Conseil municipal de Lloydminster a approuvé hier soir une motion voulant que la ville de Westminster envoie à la compagnie d'autobus Greyhound une lettre de protestations très véhémente... soulignant l'état déplorable des services d'autobus à Lloydminster en ce moment...

Commentant la question, le maire Robertson a dit qu'il ne voulait pas par là dénigrer le personnel qui exploite le terminus d'autobus Greyhound, mais bien le service fourni par cette compagnie. Il a dit que les passagers ne savaient pas où prendre l'autobus, où en descendre, ni où ils pouvaient manger. S'associant aux sentiments exprimés par le conseiller Keebaugh, le maire a dit qu'ayant eu affaire aux employés de la compagnie Greyhound de Calgary, il avait trouvé qu'ils étaient «les plus piètres employés auxquels il avait eu affaire dans sa vie».

Cette position est appuyée par la Chambre de commerce qui a indiqué que le terminus d'autobus avait brûlé et qu'il faudrait environ un an avant de le restaurer. Je vous cite un extrait d'une lettre que m'a envoyée la Chambre de commerce.

Les clients de Greyhound n'ont actuellement pas de terminus, aucun endroit où ils peuvent attendre l'arrivée ou le départ des autobus, aucun endroit où acheter en toute confiance des billets, où obtenir des reçus pour des expéditions de marchandises, aucun endroit où obtenir des renseignements sur les horaires. La Chambre ne veut pas exagérer, mais elle doit souligner qu'à des périodes indéterminées de la journée, il est possible d'acheter des billets ou de recevoir de la marchandise, mais que les horaires ne sont pas organisés de façon à répondre aux besoins de notre ville de 12,000 habitants.

Je vous ai parlé de cette affaire, messieurs, et vous avez tout simplement dit que cela ne relevait pas de votre compétence, et que je devrais en parler à la Commission des transports routiers de la province.

M. Benson: Monsieur Mazankowski, ce n'est pas juste.

M. Mazankowski: Je vais lire la lettre.

M. Benson: Non.

M. Mazankowski:

Je vous suggère simplement de communiquer avec la Commission des Transports routiers de la province qui autorise la Compagnie Greyhound à fournir un service d'autobus à la ville de Lloydminster afin d'obtenir satisfaction.

Je considère que vous soustrayez à vos responsabilités.

M. Benson: Monsieur Mazankowski, vous vous sous-estimez. Vous avez présenté, avec d'autres personnes, une

[Text]

application for review of that decision, which is now being considered by the Canadian Transport Commission.

Mr. Mazankowski: Of course, the way you people operate over there, I do not know whether that application has been considered. A decision was made on November 10, concerning another review that I had filed, and I got notice of it yesterday, after I had made a phone call.

Mr. Benson: Mr. Arbique wants to apologize to you personally for that.

Mr. Mazankowski: But that is not the first time this has happened.

Mr. Benson: You mean that that has happened before, that the applicant has not got a copy of the decision before? I would like to know the instances.

Mr. Mazankowski: I have had similar circumstances. I will not go into detail today.

Mr. Benson: This is the first time that I have ever heard of it's happening and I am not very happy that it happened.

Mr. Mazankowski: I have another letter of apology from your Commission, which I am prepared to deal with—but it is on another matter.

Mr. Benson: If we . . .

An hon. Member: They are a sorry bunch.

Mr. Mazankowski: If this follows a pattern, sir, it is really no wonder that Mr. Lang wants to emasculate the role of the CTC.

Mr. Benson: That, also, is your view.

However, the important matter that you raised in respect of the service in Western Canada is presently under review by the Rail Transport Committee and a decision will be forthcoming.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first, I would like to make a suggestion to my good friend from Vegreville. Why does he not see if they can use the railway station for the bus depot because nobody else wants it? It might help.

The Chairman: Order. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Benson, on these hearings regarding CN and CP trucks, particularly in Saskatchewan, and their desire to vacate the services to many, many routes and communities in that province, I wonder whether in the course of making decisions, in holding hearings and questioning the two railroads, you and your officials looked as far back as 1950, but certainly in the late fifties and during the sixties, when the railroads were getting approval or were not prevented from closing station agencies, doing away with scheduled mixed train and freight train services, when in the course of those years they made a great public spectacle of

[Translation]

demande afin qu'on revoie cette décision, demande qui est présentement étudiée par la Commission canadienne des transports.

M. Mazankowski: Évidemment, je ne peux pas savoir si l'on a étudié cette demande, étant donné la façon dont les choses fonctionnent chez vous. Une décision a été prise le 10 novembre, au sujet d'une autre demande que j'avais présentée, et l'on ne m'en a avisé qu'hier, après que je me sois enquis de l'affaire par téléphone.

M. Benson: M. Arbique va s'excuser personnellement auprès de vous.

M. Mazankowski: Mais ce n'est pas la première fois que cela se produit.

M. Benson: Voulez-vous dire que cela s'est produit auparavant, et qu'un requérant n'a pas obtenu une copie de la décision? J'aimerais savoir de quelle affaire il s'agit.

M. Mazankowski: Je me suis déjà trouvé dans des circonstances semblables. Je n'entrerais pas dans les détails aujourd'hui.

M. Benson: C'est la première fois que j'entends parler de cela et je ne suis pas très heureux de l'apprendre.

M. Mazankowski: J'ai une autre lettre d'excuses venant de votre Commission, et je suis prêt à en discuter, mais elle traite d'une autre question.

M. Benson: Si nous . . .

Une voix: Ils ont à s'excuser souvent!

M. Mazankowski: Si c'est là une pratique courante, monsieur, il n'y a pas à s'étonner que M. Lang veuille réduire le rôle de la CCT.

M. Benson: Là encore, c'est votre opinion.

Toutefois, la question que vous avez soulevée en ce qui concerne le service dans l'Ouest du Canada est présentement étudiée par le Comité des transports ferroviaires et une décision sera bientôt prise.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais d'abord faire une suggestion à mon bon ami de Vegreville. Pourquoi n'étudie-t-il pas la possibilité d'utiliser la gare comme terminus d'autobus puisque personne d'autre n'en veut? Ce pourrait être utile.

Le président: A l'ordre. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Benson, en ce qui concerne les audiences au sujet des camions du CN et du CP, particulièrement en Saskatchewan, où ils veulent mettre fin au service offert à de nombreuses collectivités dans cette province, je me demande si en interrogeant les deux compagnies ferroviaires, et en prenant leurs décisions, vous êtes remonté jusqu'en 1950, lorsque les compagnies ferroviaires étaient autorisées à fermer des gares, et à mettre fin à des services réguliers de trains mixtes et de trains de marchandises. Au cours de ces années, les compagnies ont fait beaucoup de bruit, se targuant de pouvoir fournir un service plus effi-

[Texte]

how they would provide a better service, more efficient, more frequent, more economic by using trucks instead of trains? Some people bought that. Now they want out of the trucks. For example, the community of Hazlet, Saskatchewan was abandoned by CP trucks two years ago at a time when there was no other means of freight delivery in that particular area for less than a carload, but CTC allowed the withdrawal anyway. Hazlet has no common carrier serving it now, yet the CTC said it was going to monitor the situation in Saskatchewan to ensure there would be adequate service where CP had abandoned service in favour of local interline carriers. If we wanted to, Mr. Chairman, we could go into a bunch of other communities.

The public have been had, Mr. Chairman. I think CTC in the early days or 15 years ago in good faith accepted the arguments and reasoning of the railroads and the commitments they gave and now the CTC so readily lets them get out of it. I just would like some comment from Mr. Benson on this. We have been had again.

Mr. Benson: We have recently been having hearings in Saskatchewan, as you know, of the trucking service and the requirements under Section 262 of the Railway Act to provide service. That is the only comment I can make.

I have noted the representations with regard to a particular instance that you made and I will reply to you. I cannot hope to know every particular situation in Saskatchewan or anywhere else in the country that is raised by people. I'd be pleased to provide you with what information I have in this regard.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Mr. Benson: The requirements of the Railway Act are there and I think this was brought out earlier when Commissioner McGee sat in Saskatchewan and said that people have to have the service. It does not necessarily have to be supplied by the railroad through their truckers, but they have to have the service.

Mr. Benjamin: . . . it is my opinion and the opinion of many others who looked at the evidence of the hearings and whatnot that both railroads, and in the more recent instance, CN failed to prove that it could provide alternate service through interline service.

Mr. Benson: I disagree.

Mr. Benjamin: They failed to prove that they lost \$1.1 million.

Mr. Benson: But that decision on CN is not out at this point.

Mr. Benjamin: Oh, I know, but I am just trying to get my oar in now before you start writing the damn thing, either that, Mr. Chairman, or we have to tell CN and CP that they can go to hell, they can run their trucks through? North Dakota and Montana and we will do it ourselves. We do not need them if

[Traduction]

cace, plus fréquent et plus économique en utilisant des camions plutôt que des trains? Certaines personnes les ont crues. Maintenant, les compagnies veulent abandonner le service de camions. Par exemple, on a mis fin, il y a deux ans, au service de camions du CP à Hazlet, en Saskatchewan, alors qu'il n'y avait pas d'autre moyen de livrer des marchandises dans cette région si elles ne remplissaient pas au moins un wagon. La CCT a quand même autorisé l'abandon de ce service. Hazlet n'a pas de transporteur commun en ce moment, et la CCT avait pourtant dit qu'elle allait surveiller la situation en Saskatchewan afin de s'assurer qu'il y aurait un service adéquat là où le CP avait mis fin à des services qui devaient être assurés par des transporteurs locaux. Si nous le voulions, monsieur le président, nous pourrions parler de toute une série de collectivités.

Le public s'est fait jouer, monsieur le président. Je pense qu'au début, ou il y a 15 ans, la CCT a accepté de bonne foi les arguments et les raisons des compagnies de chemins de fer et les engagements qu'elles avaient pris et pourtant, elle les laisse se soustraire à leurs engagements. J'aimerais que M. Benson me donne ses commentaires à ce sujet. Nous nous sommes fait jouer encore une fois.

M. Benson: Nous avons tenu récemment des audiences en Saskatchewan, comme vous le savez, au sujet des services de transport par camions et des exigences contenues à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer à cet égard. C'est le seul commentaire que j'ai à faire.

J'ai noté les détails de l'affaire que vous avez mentionnée et je vous répondrai. Je ne veux pas connaître la situation toutes les collectivités de la Saskatchewan ou d'ailleurs au pays. Je serais heureux de vous fournir les renseignements que j'ai à cet égard.

M. Benjamin: Monsieur le président, . . .

M. Benson: La Loi sur les chemins de fer contient des exigences et je pense que le commissaire McGee l'a précisé lors des audiences en Saskatchewan et a dit que ces localités devaient avoir un bon service. Ce service ne doit pas nécessairement être fourni par les services de camionnage des chemins de fer, mais il doit exister.

M. Benjamin: J'estime, tout comme de nombreux autres qui ont étudié les témoignages entendus aux audiences, que les deux compagnies, et pour ce qui est du cas le plus récent, le CN, n'ont pas pu démontrer qu'elles pouvaient fournir un autre moyen de transport par l'intermédiaire d'un service «inter-lignes».

M. Benson: Je ne suis pas d'accord.

M. Benjamin: Elles n'ont pas pu prouver qu'elles avaient perdu 1.1 million de dollars.

M. Benson: Mais on n'a pas encore rendu de décision au sujet du CN.

M. Benjamin: Je le sais, j'essaie simplement d'apporter ma contribution avant que vous ne rendiez votre décision, ou alors, monsieur le président, nous pouvons dire au CN et au CP qu'ils peuvent envoyer leurs camions dans le Dakota du Nord et au Montana et que nous allons nous débrouiller nous-

[Text]

they are going to treat our people that way. Ask any farmer or imlement dealer who is trying to get repair parts, you know, the LCL stuff. Ask any storekeeper who sometimes has to drive to the nearest city to pick up his own fresh vegetables to supply his customers because of inadequate service. I wish, Mr. Chairman, that we could somehow or other persuade the government to make the CTC have its headquarters in places like Hornepayne, Armstrong, and Hazlet. If you had to live there yourselves, I have a feeling your decisions would be somewhat different from what we have been getting. I hope that your decision on CN trucks will be something more than and better than we have got with regard to CP. That is all I have to say, Mr. Chairman.

• 1100

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

On behalf of the Committee I would like to thank Mr. Benson and his officials for appearing before us this morning. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

mêmes. Nous n'avons pas besoin d'eux, si c'est là la façon dont ils traitent nos citoyens. Vous n'avez qu'à demander à un agriculteur ou à un détaillant qui essaye d'obtenir des pièces de rechange, je veux parler ici des expéditions de détail, de moins d'un wagonnet. Demandez au marchand qui doit se rendre à la ville la plus proche pour aller chercher ses légumes lui-même en raison du service qui n'est pas adéquat. J'aimerais, monsieur le président, que nous puissions d'une façon ou d'une autre persuader le gouvernement de forcer la CCT à avoir son siège dans des endroits comme Hornepayne, Armstrong ou Hazlet. Si vous deviez y vivre vous-même, j'ai l'impression que vos décisions seraient légèrement différentes de celles qui ont été rendues. J'espère qu'en ce qui concerne les camions du CN, votre décision sera meilleure que celle que vous avez rendue en ce qui concerne le CP. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Au nom du Comité, j'aimerais remercier M. Benson et ses collègues d'avoir comparu ce matin. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDIX "TC-1"

Description and Adjustment
of Canadian National's
General Administration Cost Error
in 1973 to 1976 Subsidy Claims and Payments

Rail Economic Analysis
April 15, 1977

TABLE OF CONTENTS

Introduction	
Purpose of Report	
Timing of Claims and Payments	
Description of Error	
Impact on CN Claims	
Impact on CTC Payments	
Adjusting Payments	

LIST OF APPENDICES

<i>Appendix</i>	<i>Title</i>
A	CN Claims and Payments Impacted by Error and Latest Claims Analyzed for Adjustments
B	Simplified Flow of Calculation of General Administration Expense
C	Impact of Error on CN Claimed Costs
D	Impact of Error on CTC Subsidy Payments
E	Summary of CN Payment Adjustments

INTRODUCTION

During the analysis of Canadian National's 1975 final subsidy claims, it was discovered that a substantial decrease existed in the general administration costs between the final claims and the previously submitted 1975 initial claims. Investigation of the difference revealed that the earlier claims, on which payments had been made, contained an overstatement owing to an incorrect development of the unit costs related to general administration. Further analysis of all CN previously submitted claims revealed that the methodological error originated in the 1973 final claims, was included in the 1974 final claims, and was carried forward through unit cost indexing into the 1975 initial claims and the 1976 advance claims.

As soon as the error was detected and realizing the possibility that a large overpayment of public funds may have occurred as a result of the error, the Commission immediately suspended all further payments to CN pending a full investigation of the matter.

We have now completed the identification of the error and the quantification of the effects of the error, both on Canadian National claims and our payments. Furthermore, in order to adjust for overpayment, the 1973 and 1974 final claims have been re-analyzed and the latest submitted 1975 final and 1976 initial claims, which do not contain the error, have been verified and subsidy determinations developed.

In summary, the Canadian National claims upon which the original payments were based were found to be overstated by \$72.2 M., or \$62.2 M. when passenger claims are adjusted to the 80% level, and it was determined that our payments, had the error not occurred, would have been \$34.0 M. less. (see Appendix D)

The full recalculation of payments based on the latest claims submitted in respect of years 1973 to 1976, together with the outstanding payments which the CTC withheld pending the completion of this analysis, will reduce the amount currently owing to CN to \$3.3 M. (see Appendix E).

PURPOSES OF REPORT

The purpose of this report is to describe the following:

- the steps taken by the CTC to define, analyse, and correct the effects of the error;
- the nature of the error found in the CN subsidy claims as originally submitted for the years 1973 through 1976;
- the impact that the elimination of the error would have had on these claims;
- the impact that the elimination of the error would have had on our payments;
- the adjustments which will be made in order to correct the impact of the error and bring the latest CN claims and payments up-to-date.

TIMING OF CLAIMS AND PAYMENTS

In respect of the losses incurred for a financial year the railways now submit a minimum of three claims — an advance, an initial and a final. The advance claim is submitted in accordance with the provisions of the Railway Advance Payment Regulations whereas the initial and final claims are submitted under the appropriate sections of the Railway Act.

The timing and sequence of claims for a particular year are illustrated by the following table:

<i>Approximate Submission Date</i>	<i>Claim</i>	<i>Remarks</i>
January 1976	1976 Advance	Estimate based on 1974 Final Claim and 1975 trends.
February 1977	1976 Initial	Estimate based on 1975 Final Claim and available 1976 data.
December 1977	1976 Final	Based on Actual Data.

It should be noted that a "claim" is actually a composite of individual passenger service and branch line claims under Sections 256, 258 and 261, which in CN's case represented 143 separate services for 1976. A further dimension is added by the fact that the claim documentation becomes progressively more comprehensive and detailed from the Advance claim through to the Final claim. The analysis and verification of each case is therefore performed at least three times in progressively greater depth. This analysis and verification provides the basis for determining disallowances and holdbacks after which subsidy payments may be issued.

A listing of the claims and payments impacted by the general administration cost error, together with a listing of the latest claims upon which payment adjustments have now been calculated is attached as Appendix A.

DESCRIPTION OF ERROR

Development of Unit Cost

The error described in this report was caused by CN's incorrect development of overhead allocations (unit costs) with respect to certain general administration expenses. Specifically, the problem occurred in the methodology used to develop two basic rates, that is, the Area and the Regional general administration overhead rates. For administrative, and therefore accounting purposes, CN's operations are geographically divided into five Regions, and are further sub-divided into sixteen Areas.

The Area general administration overhead rate was developed by relating the Area general administration expense incurred in the 16 CN designated areas, to the corresponding Area direct labour.

Similarly, the rate for allocating the Regional general administration expenses was developed by relating them to the Area general administration expenses incurred in the 5 corresponding regions. It is therefore imperative that, in developing the rates, proper distinction between Area and Regional expenses is maintained.

In 1973 CN commenced implementing a policy change which was designed to concentrate the recording of general administration expenses at the Regional level. During that year and 1974, the policy was only implemented in a few Areas and hence these Areas had virtually no recorded general administration expenses. Had CN Headquarters developed their Area overhead allocations on the data as submitted by the Regions, the effect of policy change would have been accurately reflected in the subsequent claims. However, CN Research and Development, not being aware of the extent of the transfer of Area expenses to Regional accounts, considered the near-zero expenses to be anomalies, and excluded them from the development of the overhead rate for Area general administration expense, thereby increasing this unit cost.

The effect of this procedure is equivalent to assuming that the Areas excluded had incurred general administration expenses at rates comparable to those of the Areas included.

This would not have caused a major error had CN thereafter excluded the transferred Area expenses from the total Regional expenses used in the development of the Regional general administration overhead rate. However, since the transferred Area expenses were included at this point, the resulting effect was the double counting of the Area general administration expense. This double counting, which was already significant, since two of the areas involved were Montreal and Toronto, was almost doubled again in the ensuing calculation of higher-level overheads such as Headquarters general administration, Headquarters administration and auxiliary services, pensions, welfare, U.I.C., sales taxes, etc.

Application of Unit Cost

In costing any particular service, the overhead rates (unit costs) are applied to their appropriate bases to arrive at the general administration costs attributable to the service. These calculations and the way in which the double counting is compounded is illustrated in Appendix B, which is a simplified diagrammatical explanation of the general administration cost calculation showing where the error occurred and how its effects were magnified.

In essence the correction of the error involved the combination of the Area and Regional general administration expenses and the direct allocation of these expenses as a single overhead, which thereby eliminates the double counting.

As mentioned earlier, this error occurred in the claims which CN submitted under Sections 256 (unprotected branch lines), 258 (protected branch lines) and 261 (passenger-train services) of the Railway Act in respect of claims submitted on a final basis for the years 1973 and 1974 and through cost indexing in the 1975 initial claim and the 1976 advance claims.

IMPACT ON CN CLAIMS

In order to determine the amounts which CN would have claimed had the error not occurred, the original claims were recalculated in every respect, except that the error was corrected.

The total effect of CN's error on the claims for years 1973 to 1976, by section of the Railway Act is as follows:

Section	Reduction to Amount of 80% Level Error Claimed for Passenger	
	(in millions of \$)	
256 Unprotected Branch Lines	.5	.5
258 Protected Branch Lines	21.8	21.8
261 Passenger-Train Services	49.9	39.9*
TOTAL	\$72.2	\$62.2

*only 80% of the amount determined by CTC would have been eligible for payment pursuant to the Railway Act

The year by year (1973 to 1976) details are shown in Appendix C. The detail deals only with costs as any error in cost affects the claimed loss directly, revenue always being less than cost. As a matter of interest, the total claimed cost was originally \$1,341.1 M. Thus the error was 5.4% of the claimed costs.

IMPACT ON CTC PAYMENTS

In determining subsidy payments, the claims submitted by the railways are carefully scrutinized and certain items are disallowed. There are other items which require legal interpretations of our regulations, or which require further substantiation by the railway, or which are not yet fully verified. In such cases an additional amount is withheld as a contingency reserve. Hence, in order to determine the impact of the error on our payment it was necessary for us to review the amounts which had already been disallowed or withheld as they relate to general administration costs.

One of the technical costing areas in which disagreement exists between the railway and ourselves is that Canadian National claims certain costs to have a greater than 100% variability. It has been our practice to disallow this as an overstatement in their claims. Since the general administration error described previously had associated with it a greater than 100% variability, this amount of the error had actually been previously disallowed by us and is the main reason why the impact on payments is substantially less than on claims. This variability component was close to 50% of the total error.

Another factor which resulted in our having already disallowed some of the claimed error was that the CN claims included amounts for services which, for various reasons, were deemed not eligible for

subsidy. Therefore, the total amount of error associated with these services was in essence disallowed. This factor is especially applicable to branch lines.

Our general contingency reserve or holdback is intended to protect against the occurrence of errors. However, the amounts withheld are not adequate, nor intended to protect against errors of the magnitude described herein.

The total amount of overpayment attributable to the error in the years 1973 to 1976 is calculated to be \$34.0 M. The year-by-year detail is presented in Appendix D. In order to reconcile this amount to the previously mentioned claim overstatement of \$62.2 M., one needs to add to the overpayment of \$34.0 M. \$26.6 M. for variability-related disallowances which had been previously made, and an amount of \$1.6 M. which is attributable to ineligible services. (as described on page 7).

It should be noted that the total paid-to-date in respect of the years 1973 to 1976 is \$635.5 M and therefore the overpayment represents an amount of 5.3%.

Owing to the fact that the payments made in respect of years 1973 and 1974 have now been totally re-analyzed, and that, in respect of 1975 and 1976, new claims have been received from CN which exclude the error and which are, in both cases, more accurate than the ones in which the error occurred, the amount of overpayment developed above is not equivalent to the net adjustments which will now be recommended.

Appendix E presents a detailed breakdown of the overall adjustment required, showing the overpayment for the administrative error as described in this report, the adjustments made as a result of our re-analysis of the latest claims, and the amounts of payments withheld from CN.

ADJUSTING PAYMENTS

When the error was discovered, preliminary analysis of its effects indicated that some negative adjustments would be required. The Commission immediately suspended all further payments to CN pending the quantification of the error and the determination of the exact adjustments required. Estimates were made as to the amounts involved and it was determined that the January 1977 advance payment of \$15.3 M. could not be paid.

The February advance payment was made as estimates at that time indicated a positive adjustment balance. In late March, however, a revised estimate, based on the continuing analysis, indicated that a further \$5.3 M. should be withheld from the 1977 March advance payment.

The requirement for such an adjustment procedure was, of course, foreseen, and is thus provided for in both the Railway Act and the Advance Payment Regulations.

We have now completed the analysis of the most recent 1973 to 1976 claims and have determined that, considering the new amounts developed and the amounts which were withheld, a net positive payment to CN of \$3.3 M. may now be made, this amount being surplus to our normal contingency reserves. Included in this adjustment is a payment of \$2.1 M. for the Edmonton-Grand Centre passenger-train service in respect of 1971 to 1976. This service had not been previously paid since the Commission only recently declared it to be uneconomic, a prerequisite to payment. Furthermore, some minor amounts of subsidy for eastern grain pursuant to Section 272 of the Railway Act had also been withheld.

The details of the amounts of adjustment, which result in the above-noted balance, are attached in Appendix E.

APPENDIX A

*DATES OF CN CLAIMS AND PAYMENTS IMPACTED BY ERROR
AND LATEST CLAIMS ANALYZED FOR ADJUSTMENTS*

In Respect of Year	Section of Railway Act	No. of Cases	Claim Version	Impacted by Error		Date of Latest Claims Submitted for Current Adjustment
				Claim Date	Payment Date	
1973	256	38	Final	Dec 2/74	Dec 19/74	Dec 2/74
	258	81	Final ¹	Dec 2/74	Dec 19/74	Dec 2/74
	261	40	Final ²	Dec 16/75	Dec 23/75	Dec 16/75
1974	256	11	Final	Dec 5/75	—	Dec 5/75
	258	111	Final ¹	Dec 5/75	Dec 23/75	Dec 5/75
	261	40	Final	Nov 6/75	Dec 23/75	Nov 6/75
1975	256	—	Initial	—	—	—
		29	Final	—	—	Dec 7/76
	258	84	Initial ³	Mar 5/76	Mar 30/76	—
		105	Final	—	—	Dec 7/76
	261	40	Initial ³	Mar 5/76	Mar 30/76	—
		40	Final	—	—	Dec 1/76
1976	256	—	Advance	—	—	—
		—	Initial	—	—	—
	258	84	Advance	Jan 15/76	monthly during 1976	—
		104	Initial	—	—	Jan 4/77
	261	39	Advance	Jan 15/76	monthly during 1976	—
		39	Initial ⁴	—	—	Jan 4/77

1. Includes 12 new branch lines submitted on March 5, 1976 and 2 on July 16, 1976.

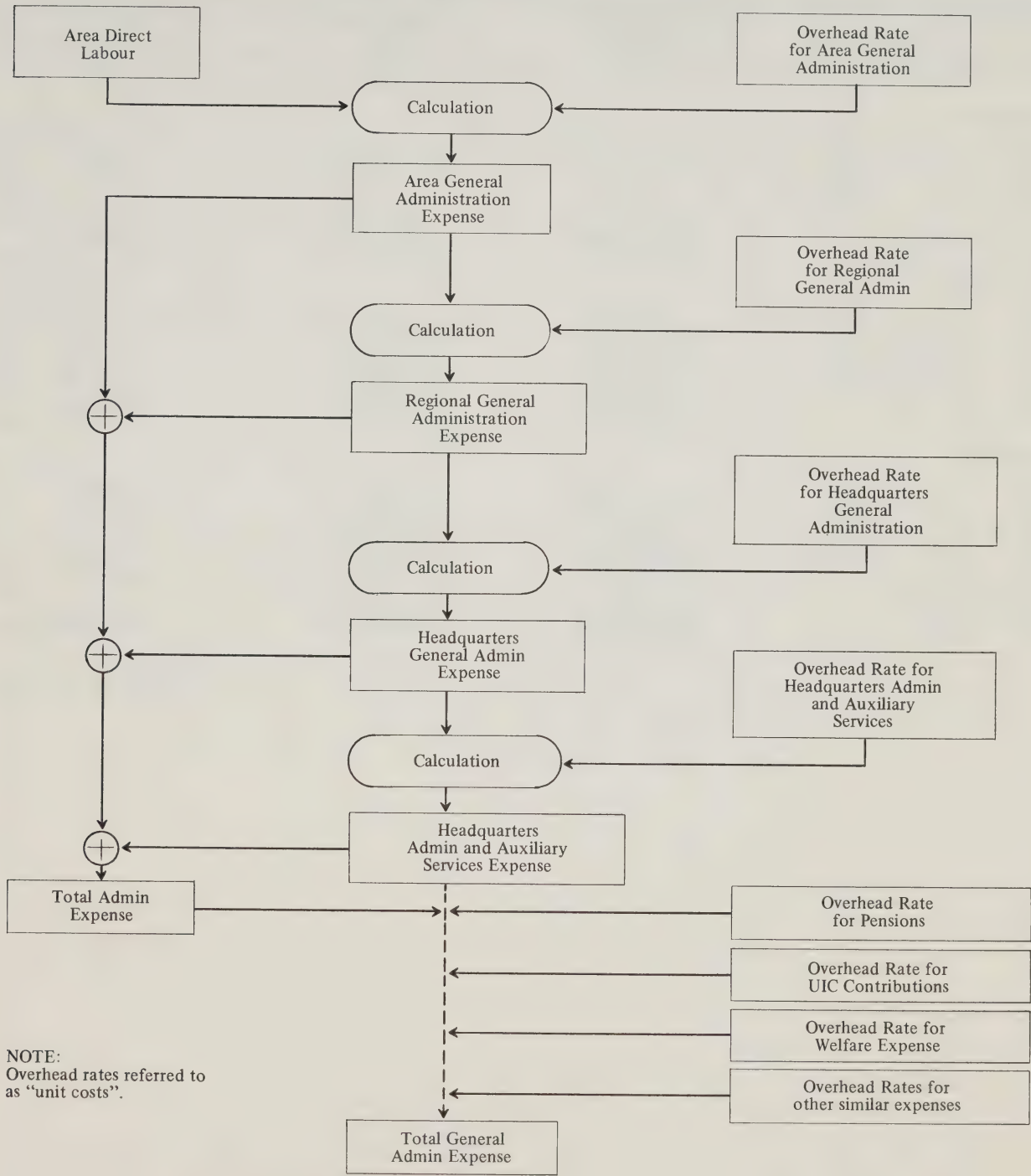
2. A revision to claimed yard switching minutes was filed on December 20, 1976.

3. A revision to the Cost of Capital Allowance made by the Committee was processed on December 20, 1976.

4. Claimed amount revised March 25, 1977.

APPENDIX B

*SIMPLIFIED FLOW OF CALCULATION
OF GENERAL ADMINISTRATION EXPENSE*



NOTE:
Overhead rates referred to
as "unit costs".

APPENDIX C

IMPACT OF ERROR ON CN CLAIMED COSTS

In Respect of	Version	Original Claimed Costs	Corrected Claimed Costs	Amount of Error
		\$	\$	\$
SECTION 256				
1973	Final	7,509,090	7,350,017	159,073
1974	Final	5,256,614	4,907,074	349,540
1975	Initial	0	0	0
1976	Advance	0	0	0
TOTAL		12,765,704	12,257,091	508,613
SECTION 258				
1973	Final	82,478,957	80,757,126	1,721,831
1974	Final	116,543,964	109,772,177	6,771,787
1975	Initial	101,319,577	95,107,066	6,212,511
1976	Advance	113,328,033	106,208,103	7,119,930
TOTAL		413,670,531	391,844,472	21,826,059
SECTION 261				
1973	Final	170,527,622	168,082,310	2,445,312
1974	Final	226,287,948	211,611,920	14,676,028
1975	Initial	249,057,114	233,314,390	15,742,724
1976	Advance	268,812,064	251,781,909	17,030,155
TOTAL		914,684,748	864,790,529	49,894,219
GRAND TOTAL		<u>\$1,341,120,983</u>	<u>\$1,268,892,092</u>	<u>\$72,228,891</u>

APPENDIX D

IMPACT OF ERROR ON CTC SUBSIDY PAYMENTS

In Respect of	Total Paid-to-date	Effect of General Administration Error (overpayment)	CTC Payment Would Have Been
	\$	\$	\$
SECTION 256			
1973	2,870,568	117,011	2,753,557
1974	0	0	0
1975	0	0	0
1976	0	0	0
TOTAL	2,870,568	117,011	2,753,557
SECTION 258			
1973	24,205,471	910,405	23,295,066
1974	44,441,012	3,277,515	41,163,497
1975	44,564,859	3,575,050	40,989,809
1976	51,720,621	4,061,500	47,659,121
TOTAL	164,931,963	11,824,470	153,107,493
SECTION 261*			
1973	92,406,340	762,894	91,643,446
1974	112,990,391	6,572,765	106,417,626
1975	130,240,078	7,035,663	123,204,415
1976	132,102,684	7,669,582	124,433,102
TOTAL	467,739,493	22,040,904	445,698,589
GRAND TOTAL	\$635,542,024	\$33,982,385	\$601,559,639

* only 80% of CTC determination is payable.

Figures expressed accordingly.

APPENDIX E

SUMMARY OF CN PAYMENT ADJUSTMENTS

(in millions of \$)

Section of Railway Act	Description	Year	Adjustment for Overpayment	Adjustment from Re-analysis	Net Adjustment
<i>Revised Determinations</i>					
261(1)	Passenger-Train Services	1973	(0.8)	(1.7)	(2.5)
		1974	(6.6)	(2.4)	(9.0)
		1975	(7.0)	7.6	0.6
		1976	(7.6)	20.1	12.5
256, 258(1)	Branch Lines	1973	(1.0)	(2.0)	(3.0)
		1974	(3.3)	(1.5)	(4.8)
		1975	(3.6)	(1.3)	(4.9)
		1976	(4.1)	(4.8)	(8.9)
	<i>Total</i>		<u>(34.0)</u>	<u>14.0</u>	<u>(20.0)</u>
<i>Payments Withheld</i>					
261(2)	Edmonton-Grand Centre	1971-	—	2.1	2.1
	Passenger-Train Service ⁽³⁾	1976			
Advance ⁽²⁾	Eastern Grain	1977 (Jan)	—	0.6	0.6
Advance ⁽²⁾	Passenger & Branch Line	1977 (Jan)	—	15.3	15.3
Advance ⁽²⁾	Passenger & Branch Line	1977 (Mar)	—	5.3	5.3
	<i>Total</i>		<u>0.0</u>	<u>23.3</u>	<u>23.3</u>
	<i>Net Adjustment</i>		<u>(34.0)</u>	<u>37.3</u>	<u>3.3</u>

(1) Adjustments to previous payments based on latest claims.

(2) Payment withheld pending determination of adjustments.

(3) Only recently declared uneconomic and therefore has never been paid.

APPENDIX "TC-2"

Rehabilitation Program

1. The breakdown of the expenditures of the program are:

	C.N. \$ million	C.P. \$ million	Total \$ million
Fiscal year 1977-8	17.2	12.8	30.0
Fiscal year 1978-9	40.9	29.1	70.0
Total	<u>58.1</u>	<u>41.9</u>	<u>100.0</u>

2. The program can be divided into two parts.

A. *Acquisition of work equipment.*

This includes items such as:

- ballast cars
- cranes
- tie reconditioning equipment
- sleds and ballast equipment (tamperers, liners, ballast regulators, spreaders, etc.)
- mobile camps
- Miscellaneous equipment (trucks, radios, brush cutters, etc.)

The most visible signs of the work in progress will be the ballast cars, 1056 of which will be purchased (680 for CN and 376 for CP).

The amounts to be spent on work equipment are as follows:

	C.N. \$ million	C.P. \$ million	Total \$ million
Fiscal year 1977-8	12.1	11.0	23.1
Fiscal year 1978-9	16.7	7.8	24.5
Total	<u>28.8</u>	<u>18.8</u>	<u>47.6</u>

B. *On-Line work program*

The attached sheets give the details of the work to be carried out on the lines concerned.

Subdivision	Between	Miles	Work to be carried out	Cost
				(\$000)
1977	CANADIAN NATIONAL			
Preeceville	Swan River, Man. to Sturgis, Sask.	65.3	Bank widening, drainage	774
Conquest	Delisle to Beechy, Sask.	94.3	Bank widening, drainage, ballast, ties.	2,735
Elrose	Dunblane to Elrose, Sask.	50.0	Bank widening, drainage	473
Mantario	Glidden to Alsask, Sask.	43.8	Bank widening, drainage	600
St. Brieux and Meskanaw	Melfort to Humboldt, Sask.	54.1	Bank widening, drainage	470
C.P. RAIL				
Lacombe	Coronation to Stettler and Nevis, Alta.	70.8	Ties	769
Stirling	Stirling to Manyberries, Alta.	84.0	Ballast, ties and culverts	1,049
Vegreville	Vegreville, Alta.		Connection with C.N.	33
1978	CANADIAN NATIONAL			
Elrose	Dunblane to Glidden, Sask.	104.2	Bank widening, drainage, ballast, ties.	5,480
Blaine Lake	Prince Albert to Shellbrook, Sask.	30.0	Bank widening, drainage.	304
Herchmer	Gillam to Churchill, Man.	40.0	Bank widening, drainage, rail relay.	1,240
Preeceville	Swan River, Man. to Sturgis, Sask.	65.3	Ballast, ties, rail relay.	9,404
Conquest	Delisle to Dunblane, Sask.	50.3	Ballast, ties.	2,453
Mantario	Glidden to Alsask, Sask.	43.8	Ballast, ties.	3,080
St. Brieux and Meskanaw	Melfort to Humboldt, Sask.	54.1	Ballast, ties.	2,360
1978	C.P. RAIL			
Amulet	Amulet to Ormiston, Sask.	32.4	Ballast, bridges, culverts.	288
Arcola	Arcola, Sask. to Souris, Man.	96.7	Bridges, culverts.	69
Assiniboia	Assiniboia to Weyburn, Sask.	111.1	Ballast, rail anchors, bridges, culverts.	1,070
Coronation	Coronation, Alta. to Kerrobert, Sask.	116.5	Ballast, bridges, culverts.	522
Empress	Empress, Alta. to Leader, Sask.	23.6	Ballast, ties, rail anchors, bridges, culverts.	704
Expanse	Assiniboia to Moose Jaw, Sask.	64.8	Ties, ballast, bridges, culverts.	3,146
Glenboro	Souris to Elm Creek and Winnipeg, Man.	139.0	Bridges, culverts.	2,100
Kerrobert	Kerrobert to Rosetown and Outlook, Sask.	102.5	Ties, bridges, culverts.	896
Lac du Bonnet	Bird's Hill to East Selkirk and Molson, Man.	37.6	Ties	717
Lacombe	Coronation to Stettler and Nevis, Alta.	71.3	Ballast, ties, rail anchors, bridges, culverts.	3,299
La Rivière	La Rivière to Rosenfeld, Man.	56.0	Bank widening, ties, bridges, culverts.	978
Lloydminster	Lloydminster to Wilkie, Sask.	104.3	Ties.	880
MacLeod	Aldersyde to Fort MacLeod, Alta.	75.3	Ties, bridges, culverts.	855
Shaunavon	Shaunavon to Assiniboia, Sask.	118.2	Bank widening, bridges, culverts.	467
Stirling	Stirling to Manyberries, Alta.	84.0	Rail welding, anchors.	277
Tisdale	Nipawin to Tisdale and Goudie, Sask.	131.7	Bank widening, ties, ballast, rail anchors.	2,868
White Fox	Nipawin to Albertville, Sask.	73.4	Ballast, ties.	1,400
Willingdon	Lloydminster to Willingdon and Josephburg	149.3	Ties.	749

APPENDICE «TC-1»

Description et rectification
de l'erreur faite dans le
calcul des frais généraux d'ad-
ministration du Canadien National
de 1973 à 1976—Réclamations
et paiements des subventions

Analyse économique des chemins de fer

Le 15 avril 1977

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	
But du rapport	
Calendrier des réclamations et des paiements	
Description de l'erreur	
Répercussions sur les réclamations du CN	
Répercussions sur les paiements de la Commission canadienne des transports	
Paiements de rectification	

LISTE DES APPENDICES

Titres

A	Dates des réclamations du CN et des paiements compte tenu des erreurs et réclamations récentes analysées à des fins de rectification
B	Tableau simplifié du calcul des frais généraux d'administration
C	Répercussions de l'erreur sur les frais réclamés par le CN
D	Répercussions de l'erreur sur les paiements de subventions de la CCT
E	Résumé des rectifications de paiements du CN

INTRODUCTION

Au cours de l'analyse des réclamations définitives portant sur les subventions du Canadien National pour l'année 1975, on a relevé une importante diminution des frais généraux d'administration entre les réclamations définitives et les réclamations initiales soumises antérieurement en 1975. L'examen de cette différence a montré que les réclamations initiales, pour lesquelles des paiements avaient été effectués, contenaient une surestimation due à un calcul erroné des frais unitaires au titre de l'administration générale. Une analyse plus poussée de toutes les réclamations préalablement soumises par le CN a révélé que l'erreur de méthodologie remontait aux réclamations définitives de 1973, se retrouvait dans celles de 1974 et se poursuivait, par l'indexation des coûts unitaires, jusque dans les réclamations initiales de 1975 et les réclamations anticipées de 1976.

Aussitôt l'erreur découverte, et voyant qu'elle aurait pu entraîner un important paiement excédentaire de fonds publics, la Commission a aussitôt retenu tout autre paiement au CN pendant qu'on effectuait une enquête sur le fond de cette affaire.

Nous avons maintenant cerné l'erreur et quantifié ses répercussions, tant en ce qui concerne les réclamations du Canadien National que nos paiements. En outre, afin de tenir compte du paiement excédentaire, les réclamations définitives de 1973 et de 1974 ont fait l'objet d'une nouvelle analyse et les plus récentes réclamations définitives de 1975 ainsi que les réclamations initiales de 1976, qui ne contenaient pas cette erreur, ont fait l'objet de vérifications et de déterminations des subventions.

En bref, les réclamations du Canadien National, sur lesquelles les premiers paiements initiaux étaient fondés, étaient surestimées de \$72.2 millions, ou de \$62.2 millions si les réclamations au titre des services de trains de voyageurs sont ajustées au niveau de 80 p. 100, et il a été établi que, si cette erreur ne s'était pas glissée, nos paiements auraient été réduits de \$34 millions. (Voir Annexe D)

Après avoir refait tout le calcul des paiements établis en fonction des dernières réclamations présentées de 1973 à 1976, ainsi que celui des paiements exigibles que la Commission canadienne des transports retenait en attendant que cette analyse soit terminée, on constate que le montant actuellement payable au CN sera ramené à \$3.3 millions. (Voir Annexe E)

BUT DU RAPPORT

Le but du présent rapport est de décrire les faits suivants:

- les mesures prises par la C.C.T. pour définir, analyser et corriger les effets de l'erreur;
- la nature de l'erreur découverte dans les réclamations de subsides originales soumises par les Chemins de fer nationaux pour les années 1973 à 1976;
- l'incidence que la correction de cette erreur aurait pu avoir sur ces réclamations;

—l'incidence que la correction de cette erreur aurait pu avoir sur nos paiements;

—les rectifications qui seront faites pour corriger l'incidence de cette erreur et mettre à jour les réclamations et paiements récents concernant les chemins de fer nationaux.

CALENDRIER DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS

Selon la procédure en usage, les Chemins de fer présentent un minimum de trois réclamations — soit une réclamation préalable, une première réclamation et, enfin, une réclamation définitive — à l'égard des pertes subies au cours de l'année financière. La réclamation préalable est présentée, conformément aux dispositions du Règlement sur les paiements anticipés versés aux chemins de fer, tandis que les réclamations, première et définitive, sont déposées en vertu des articles appropriés de la Loi sur les chemins de fer.

Le calendrier et l'ordre des réclamations pour une année donnée sont illustrés dans la table suivante:

<i>Date approximative de la présentation</i>	<i>Réclamations</i>	<i>Observations</i>
Janvier 1976	Réclamation préalable de 1976	Évaluation fondée sur la réclamation définitive de 1974 et sur les tendances de 1975.
Février 1977	Première réclamation de 1976	Évaluation fondée sur la réclamation définitive de 1975 et les données disponibles de 1976.
Décembre 1977	Réclamation définitive de 1976	Fondée sur les données disponibles.

Il convient de remarquer qu'une «réclamation» se compose en fait de réclamations individuelles concernant les services de trains de voyageurs et les embranchements, en vertu des articles 256, 258 et 261 ce qui, dans le cas des Chemins de fer nationaux, représentent 143 services distincts pour l'année 1976. Le fait que la documentation relative aux réclamations devient plus exhaustive et détaillée, à mesure qu'on progresse de la réclamation préalable à la réclamation définitive, ajoute une autre dimension au problème. L'analyse et la vérification de chaque cas s'effectuent donc au moins trois fois, et de façon de plus en plus poussée. Cette analyse et la vérification servent de base pour déterminer celles des réclamations qui ne sont pas valides et les retenues avant que les paiements au titre des subsides ne soient effectués.

Une liste des réclamations et paiements qui ont été affectés par l'erreur qui s'est glissée dans les coûts généraux de l'administration, ainsi qu'une liste des dernières réclamations sur lesquelles on s'est fondé pour calculer les paiements de rectification figurent à l'appendice A.

DESCRIPTION DE L'ERREUR

Fixation du prix unitaire

L'erreur décrite dans ce rapport provient d'une inexactitude dans l'établissement par le CN des répartitions globales (prix unitaires), pour certains frais généraux d'administration. Le problème s'est plus particulièrement posé dans la méthode utilisée pour établir les deux taux de base: les taux d'administration générale par secteur et les taux d'administration générale par région. A des fins administratives et donc comptables, les activités du CN sont divisées géographiquement en cinq régions, elles-mêmes divisées en seize secteurs.

Le taux d'administration générale par secteur a été établi à partir du rapport existant entre les frais d'administration générale par secteur subis dans les seize secteurs désignés du CN et les frais correspondants de main-d'œuvre directe par secteur. De la même façon, le taux de répartition par région des frais d'administration générale a été établi selon le rapport existant, dans un secteur, entre ces frais et les frais d'administration générale, subis dans les cinq régions correspondantes. Il est donc impératif de maintenir, dans la fixation des taux, une distinction suffisante entre les frais par secteur et les frais par région.

En 1973, le CN a commencé à appliquer un changement de politique qui visait à concentrer, au niveau de la région, tous les documents relatifs aux frais d'administration générale. En 1973 et 1974, la politique n'a été appliquée que dans quelques secteurs qui, de ce fait, n'avaient pratiquement aucun document sur les frais d'administration générale. Si le siège social du CN avait établi ces répartitions générales par secteur à partir des données fournies par les régions, l'effet du changement de politique se serait fidèlement traduit dans les réclamations ultérieures. Cependant, le service de recherche et de développement du CN, ignorant l'importance du transfert des frais par secteur dans la comptabilité régionale, a estimé que ces frais quasi nuls étaient des anomalies et les a exclus de l'établissement du taux général pour les frais d'administration générale par secteur, augmentant ainsi le coût unitaire.

De cette façon, tout s'est passé comme si l'on avait supposé que les secteurs exclus avaient enregistré des frais d'administration générale à des taux comparables aux frais enregistrés dans les secteurs inclus.

Ceci n'aurait pas entraîné une erreur importante, si le CN avait ensuite exclu les frais sectoriels, transférés du total des frais régionaux utilisé dans l'établissement du taux global d'administration générale par région. Cependant, étant donné que les frais sectoriels transférés ont alors été inclus, il en a résulté une double comptabilisation des frais d'administration générale par secteur. Cette double comptabilisation, déjà importante en elle-même, étant donné que les deux secteurs concernés étaient Montréal et Toronto, a été pratiquement doublée une deuxième fois dans le calcul ultérieur des taux globaux supérieurs, comme ceux de l'administration générale du siège social, des services auxiliaires du siège social, des retraites, du bien-être social, de l'assurance-chômage, des taxes de vente, etc.

Application du prix unitaire

Dans l'évaluation des coûts de chaque service, les taux globaux (prix unitaires) sont appliqués aux bases appropriées pour obtenir les coûts d'administration générale imputables au service. Ces calculs, ainsi que les modalités de la double comptabilisation, apparaissent à l'Appendice B, qui présente une explication simplifiée et schématique du calcul des coûts d'administration générale et montre comment l'erreur s'est produite et comment ses effets ont été amplifiés.

La rectification de l'erreur comportait essentiellement la combinaison des frais d'administration générale par secteurs et par régions et la répartition directe de ces frais comme taux global unique, ce qui aurait éliminé la double comptabilisation.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, cette erreur est apparue dans les réclamations présentées par le CN en vertu des articles 256 (embranchements non protégés) 258 (embranchements protégés) et 261 (service de trains de voyageurs) de la Loi sur les Chemins de fer à propos des réclamations présentées à titre définitif pour les années 1973 et 1974 et par l'indexation des coûts dans les réclamations initiales de 1975 et dans les réclamations à l'avance de 1976.

RÉPERCUSSIONS SUR LES RÉCLAMATIONS DU CN

Afin de déterminer les sommes que le CN aurait réclamées s'il n'y avait pas eu d'erreur, les réclamations initiales ont été recalculées partout après correction de l'erreur.

Les répercussions de l'erreur commise par le CN sur les sommes réclamées pendant les années 1973 à 1976 sont, par article de la Loi sur les chemins de fer, les suivantes:

ARTICLE	Montant réclamé à la suite de l'erreur	Abaissement à 80% des réclamations par passager
	(en millions de dollars)	
256 Embranchements non protégés5	.5
258 Embranchements protégés . .	21.8	21.8
261 Service de trains de voyageurs	49.9	39.9*
TOTAL	\$72.2	\$62.2

*Conformément à la Loi sur les chemins de fer 80% seulement des sommes calculées par la CTC auraient été payables.

La ventilation année par année (1973 à 1976) figure à l'appendice C. Celui-ci ne traite que des frais dans la mesure où toute erreur en ce domaine se répercute directement sur les pertes réclamées, les recettes étant toujours inférieures au frais. Fait intéressant, l'ensemble des frais réclamés s'élevait initialement à \$1,341,100. Par conséquent, l'erreur correspondait à 5.4% de cette somme.

RÉPERCUSSION SUR LES PAIEMENTS DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Pour déterminer le montant des subventions à verser, la Commission étudie de très près les réclamations présentées par les compagnies des chemins de fer et annule certains postes. Il en est par ailleurs qui demandent une interprétation juridique de notre règlement ou d'autres preuves de la part de la compagnie, ou bien qui ne sont pas encore entièrement vérifiés. Dans ces cas, on retient une somme supplémentaire afin de constituer des réserves pour dépenses imprévues. Par conséquent, pour déterminer l'impact de l'erreur concernant notre versement, il nous fallait revoir les montants qui ont déjà été annulés ou retenus, car ils se rapportent aux frais généraux d'administration.

En ce qui concerne les frais techniques, la compagnie des chemins de fer n'est pas d'accord avec nous en ce sens que, d'après les réclamations du Canadien National, certains frais ont une variabilité de plus de 100%. Nous annulons généralement les réclamations qui sont aussi surestimées. Étant donné que l'erreur d'administration générale, mentionnée ci-dessus, présentait une variabilité de plus de 100%, nous en avons en fait annulé le montant et c'est la principale raison pour laquelle les répercussions en sont bien moindres sur les versements que sur les réclamations. L'élément variabilité représentait près de 50% de l'erreur totale.

Il existait un autre facteur qui nous avait déjà amené à annuler certaines réclamations présentées par erreur: c'est que les réclamations du Canadien National englobaient également les montants destinés à des services qui, pour diverses raisons, ne donnaient pas droit aux subventions. Le montant total de l'erreur correspondante a donc été en principe annulé. Ce facteur s'applique particulièrement aux lignes secondaires.

Nous constituons des réserves pour dépenses imprévues afin d'éviter que des erreurs se produisent. Cependant, les montants retenus ne sont pas suffisants ou ne protègent pas contre des erreurs aussi importantes que celle qui a été mentionnée précédemment.

On estime à \$34 millions le montant total des paiements excédentaires attribuables à l'erreur au cours des années allant de 1973 à 1976. La ventilation année par année figure à l'annexe D. Pour faire concorder ce montant avec celui de \$62.2 millions, qui représente la surestimation dont nous avons déjà parlé, il faut ajouter au paiement excédentaire de \$34 millions, \$26.6 millions pour les annulations qui ont été faites précédemment pour cause de variabilité ainsi que \$1.6 million pour les services qui ne donnent pas droit aux subventions (page 7).

Il faut signaler que le montant total qui a été payé pour les années allant de 1973 à 1976 est de \$635.5 millions et que par conséquent le paiement excédentaire représente un montant de 5.3%.

Étant donné que les paiements effectués en 1973 et 1974 ont été complètement réexaminés et qu'en 1975 et 1976, le Canadien National a présenté d'autres réclamations qui excluent l'erreur et qui sont, dans les deux cas, beaucoup plus exactes, le montant du paiement excédentaire dont il a été question ci-dessus n'équivalait pas aux rectifications nettes qui ont été recommandées.

L'annexe E présente un exposé détaillé de la rectification générale requise; elle indique un paiement excédentaire dû à une erreur administrative, comme nous l'avons mentionné dans ce rapport, ainsi que les rectifications faites à la suite de la révision des dernières réclamations et les montants des paiements retournés.

PAIEMENTS DE RECTIFICATION

Lorsque l'erreur a été découverte, une analyse préliminaire de ses effets a révélé qu'il fallait effectuer certaines soustractions. La Commission a immédiatement suspendu tout autre paiement au CN jusqu'à ce que l'erreur ait été évaluée et qu'on ait déterminé les rectifications nécessaires. Des prévisions ont été présentées quant aux montants en cause et on a décidé que le paiement anticipé de janvier 1977, soit \$15.3 millions, ne pouvait être fait.

Le paiement anticipé de février a été effectué car les prévisions indiquaient alors un excédent. Vers la fin de mars toutefois, des prévisions révisées en fonction d'une analyse permanente, indiquaient qu'une autre somme de \$5.3 millions devait être soustraite du paiement anticipé de mars 1977.

On avait bien sûr prévu la nécessité d'une telle procédure de rectification dans la Loi sur les chemins de fer et le règlement sur le paiement anticipé.

Nous avons maintenant terminé l'analyse des plus récentes réclamations de 1973 à 1976 et avons déterminé qu'étant donné les nouvelles sommes accumulées et les montants retenus, un paiement positif net de \$3.3 millions pouvait maintenant être fait au CN; ce montant représente l'excédent de nos réserves pour éventualités. Cette rectification comporte également un paiement de \$2.1 millions pour le service de trains de voyageurs d'Edmonton-Grand Centre pour les années 1971 à 1976. Le service n'avait pas encore fait l'objet de paiements puisque la Commission n'avait avoué que récemment sa non-rentabilité, condition préalable au paiement. De plus, de petites subventions pour les grains de l'Est avaient été retenues conformément à l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer.

Les détails des montants de rectification, qui donnent le bilan susmentionné, figurent en appendice E.

APPENDICE A

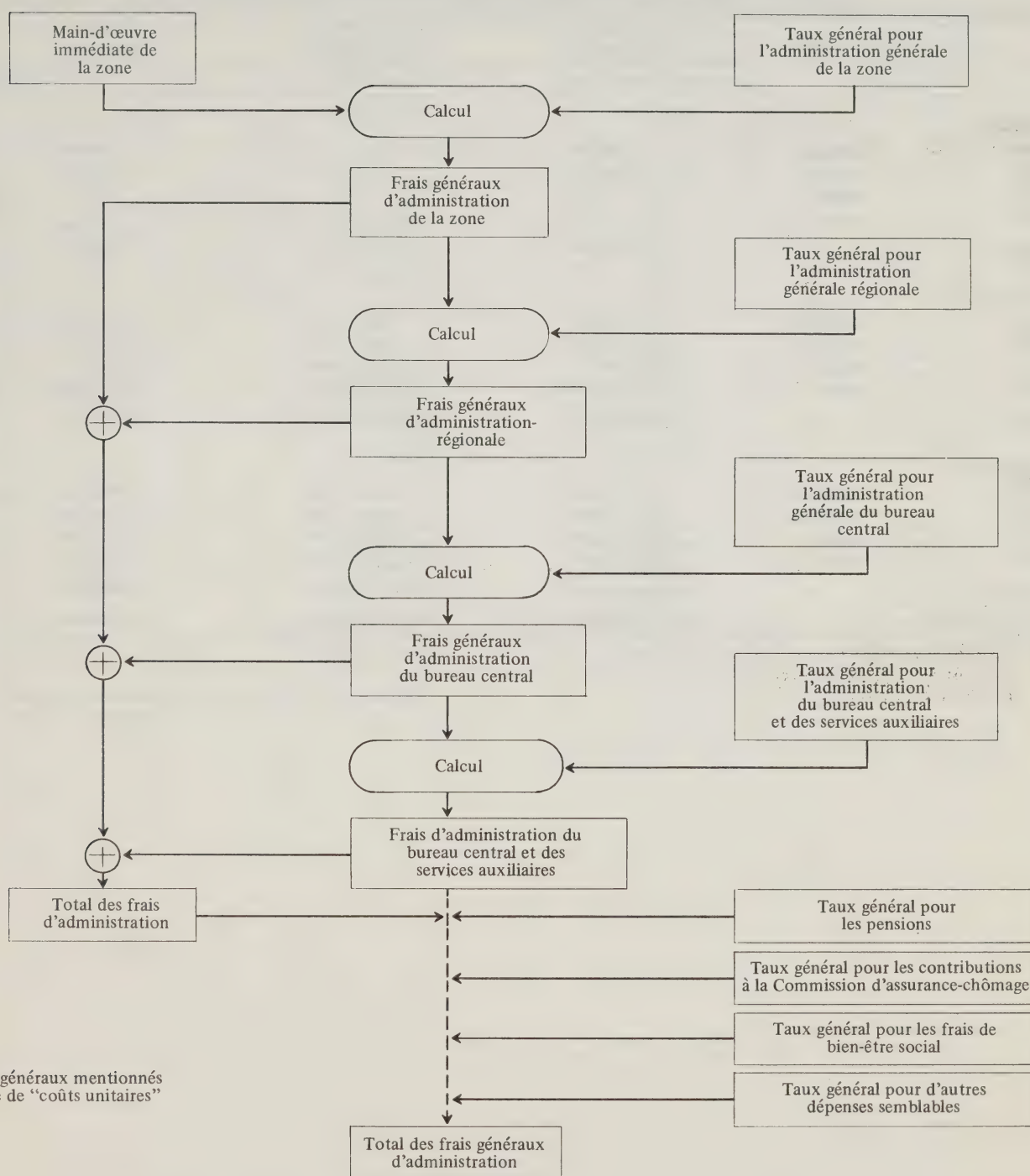
*DATES DES RÉCLAMATIONS DU CN ET DES PAIEMENTS COMPTE TENU DES ERREURS
ET RÉCLAMATIONS RÉCENTES ANALYSÉES À DES FINS DE RECTIFICATION*

Années correspondantes	Article de la loi sur les chemins de fer	Nombre de cas	Interprétation de la réclamation	Effet des erreurs		Date des réclamations récentes présentées pour rectifications courantes
				Date de la réclamation	Date du paiement	
1973	256	38	Finale	2 décembre 1974	19 décembre 1974	2 décembre 1974
	258	81	Finale ¹	2 décembre 1974	19 décembre 1974	2 décembre 1974
	261	40	Finale ²	16 décembre 1975	23 décembre 1975	16 décembre 1975
1974	256	11	Finale	5 décembre 1975	—	5 décembre 1975
	258	111	Finale ¹	5 décembre 1975	23 décembre 1975	5 décembre 1975
	261	40	Finale	6 novembre 1975	23 décembre 1975	6 novembre 1975
1975	256	—	Initiale	—	—	—
		29	Finale	—	—	7 décembre 1976
	258	84	Initiale ³	5 mars 1976	30 mars 1976	—
		105	Finale	—	—	7 décembre 1976
	261	40	Initiale ³	5 mars 1976	30 mars 1976	—
		40	Finale	—	—	1 décembre 1976
1976	256	—	Avance	—	—	—
		—	Initiale	—	—	—
	258	84	Avance	15 janvier 1976	mensuelle durant 1976	—
		104	Initiale	—	—	4 janvier 1977
	261	39	Avance	15 janvier 1976	mensuelle durant 1977	—
		39	Initiale ⁴	—	—	4 janvier 1977

1. Comporte douze nouveaux embranchements, réclamation présentée le 5 mars 1976 et 2 le 16 juillet 1976.
2. Une révision de la réclamation concernant le système d'aiguillage d'une gare de triage a été déposée le 20 décembre 1976.
3. Une révision du montant des déductions fiscales des investissements effectués par le Comité a été effectuée le 20 décembre 1976.
4. Montant réclamé révisé le 25 mars 1977.

APPENDICE B

TABLEAU SIMPLIFIÉ DU CALCUL
DES FRAIS GÉNÉRAUX D'ADMINISTRATION



APPENDICE C

RÉPERCUSSIONS DE L'ERREUR SUR LES FRAIS RÉCLAMÉS PAR LE CN

En respect	Présentation	Frais réclamés initialement	Frais réclamés après corrections	Erreur (en dollars)
		\$	\$	\$
ARTICLE 256				
1973	Définitive	7,509,090	7,350,017	159,073
1974	Définitive	5,256,614	4,907,074	349,540
1975	Initiale	0	0	0
1976	Projet	0	0	0
TOTAL		12,765,704	12,257,091	508,613
ARTICLE 258				
1973	Définitive	82,478,957	80,757,126	1,721,831
1974	Définitive	116,543,964	109,772,177	6,771,787
1975	Initiale	101,319,577	95,107,066	6,212,511
1976	Projet	113,328,033	106,208,103	7,119,930
TOTAL		413,670,531	391,844,472	21,826,059
ARTICLE 261				
1973	Définitive	170,527,622	168,082,310	2,445,312
1974	Définitive	226,287,948	211,611,920	14,676,028
1975	Initiale	249,057,114	233,314,390	15,742,724
1976	Projet	268,812,064	251,781,909	17,030,155
TOTAL		914,684,748	864,790,529	49,894,219
GRAND TOTAL		\$1,341,120,983	\$1,268,892,092	\$72,228,891

APPENDICE D

RÉPERCUSSIONS DE L'ERREUR SUR LES PAIEMENTS DE SUBVENTIONS DE LA CCT

En respect	Montant total versé jusqu'ici (en dollars)	Répercussions d'une erreur d'administration générale (paiement excédentaire) (en dollars)	Le paiement de la CCT aurait été de (en dollars)
ARTICLE 256			
1973	2,870,568	117,011	2,753,557
1974	0	0	0
1975	0	0	0
1976	0	0	0
TOTAL	2,870,568	117,011	2,753,557
ARTICLE 258			
1973	24,205,471	910,405	23,295,066
1974	44,441,012	3,277,515	41,163,497
1975	44,564,859	3,575,050	40,989,809
1976	51,720,621	4,061,500	47,659,121
TOTAL	164,931,963	11,824,470	153,107,493
ARTICLE 261*			
1973	92,406,340	762,894	91,643,446
1974	112,990,391	6,572,765	106,417,626
1975	130,240,078	7,035,663	123,204,415
1976	132,102,684	7,669,582	124,433,102
TOTAL	467,739,493	22,040,904	445,698,589
GRAND TOTAL	\$635,542,024	\$33,982,385	\$601,559,639

*Seulement 80% de la détermination de la CTC est exigible.

Chiffres en conséquence.

APPENDICE E

RÉSUMÉ DES RECTIFICATIONS DE PAIEMENTS DU CN

(en millions de dollars)

Article de la Loi sur les chemins de fer	Description	Année	Rectification pour paiement excédentaire	Rectification après nouvelle analyse	Rectification nette
<i>Déterminations révisées</i>					
261(1)	Services de trains de voyageurs	1973	(0.8)	(1.7)	(2.5)
		1974	(6.6)	(2.4)	(9.0)
		1975	(7.0)	7.6	0.6
		1976	(7.6)	20.1	12.5
256, 258(1)	Lignes secondaires	1973	(1.0)	(2.0)	(3.0)
		1974	(3.3)	(1.5)	(4.8)
		1975	(3.6)	(1.3)	(4.9)
		1976	(4.1)	(4.8)	(8.9)
	<i>Total</i>		<u>(34.0)</u>	<u>14.0</u>	<u>(20.0)</u>
<i>Paiements suspendus</i>					
261(2)	Service de trains de voyageurs	1971-1976			
	Edmonton-Grand Centre ⁽³⁾		—	2.1	2.1
Paiement anticipé ⁽²⁾	Céréales de l'Est	1977 (Jan.)	—	0.6	0.6
Paiement anticipé ⁽²⁾	Service de trains de voyageurs et	1977 (Jan.)			
	ligne secondaire		—	15.3	15.3
Paiement anticipé ⁽²⁾	Service de trains de voyageurs et	1977 (Mars)			
	ligne secondaire		—	5.3	5.3
	<i>Total</i>		<u>0.0</u>	<u>23.3</u>	<u>23.3</u>
	<i>Rectification nette</i>		<u>(34.0)</u>	<u>37.3</u>	<u>3.3</u>

(1) Rectifications apportées aux paiements antérieurs d'après les plus récentes réclamations.

(2) Paiements suspendus jusqu'à l'établissement des rectifications.

(3) N'a été déclaré non rentable que tout récemment et le paiement n'a jamais été fait.

APPENDICE «TC-2»

Programme de restauration

1. Voici la ventilation des dépenses occasionnées par le programme (en millions de dollars):

	CN	CP	Total
Année financière 1977-1978	17,2	12,8	30
Année financière 1978-1979	40,9	29,1	70
Total	58,1	41,9	100

2. Le programme peut se diviser en deux parties.

A) *Acquisition de matériel approprié*

Ce matériel comprend:

- des wagons à ballast;
- des grues;
- du matériel de remplacement des traverses;
- des voitures d'hiver et du matériel de ballastage (boureuses, ripeuses, régaleuses à ballast, niveleuses, etc.);
- des camps mobiles;
- du matériel divers (camions, récepteurs de radio, débroussailleuses, etc.)

Le matériel qui se verra le plus souvent au cours des travaux sera les wagons à ballast; on en achètera 1,056 (680 pour le CN et 376 pour le CP).

Voici les sommes qui seront dépensées au titre du matériel de travail (en millions de dollars):

	CN	CP	Total
Année financière 1977-1978	12,1	11	23,1
Année financière 1978-1979	16,7	7,8	24,5
Total	28,8	18,8	47,6

B) *Programme de travail sur les voies*

Les feuilles ci-jointes indiquent le détail des travaux à exécuter sur les voies concernées.

Subdivision	Entre	Nombre de milles	Travaux à exécuter	Coût (en milliers de dollars)
1977	Canadien National			
Preeceville	Swan River (Man.) et Sturgis (Sask.)	65,3	Élargissement des rampes, drainage	774
Conquest	Delisle et Beechy (Sask.)	94,3	Élargissement des rampes, drainage, ballastage, pose de traverses	2,735
Elrose	Dunblane et Elrose (Sask.)	50,0	Élargissement des rampes, drainage	473
Mantario	Glidden et Alsask (Sask.)	43,8	Élargissement des rampes, drainage	600
St. Brieux et Meskanaw	Melfort et Humboldt (Sask.)	54,1	Élargissement des rampes, drainage	470
	CP Rail			
Lacombe	Coronation et Stettler et Nevis (Alb.)	70,8	Pose de traverses	769
Stirling	Stirling et Manyberries (Alb.)	84,0	Ballastage, pose de traverses et installation de ponceaux	1,049
Vegreville	Vegreville (Alb.)	104,2	Connexion avec la voie du CN	33
1978	Canadien National			
Elrose	Dunblane et Glidden (Sask.)	104,2	Élargissement des rampes, drainage, ballastage, pose de traverses	5,480
Blaine Lake	Prince Albert et Shellbrook (Sask.)	30,0	Élargissement des rampes, drainage	304
Herchmer	Gillam et Churchill (Man.)	40,0	Élargissement des rampes, drainage des rails	1,240
Preeceville	Swan River (Man.) et Sturgis (Sask.)	65,3	Ballastage, pose de traverses, repose des rails	9,404
Conquest	Delisle et Dunblane (Sask.)	50,3	Ballastage, pose de traverses	2,453
Mantario	Glidden et Alsask (Sask.)	43,8	Ballastage, pose de traverses	3,080
St. Brieux et Meskanaw	Melfort et Humboldt (Sask.)	54,1	Ballastage, pose de traverses	2,360
1978	CP Rail			
Amulet	Amulet et Ormiston (Sask.)	32,4	Ballastage, réfection de ponts et installation de ponceaux	288
Arcola	Arcola (Sask.) et Souris (Man.)	96,7	Réfection de ponts et installation de ponceaux	69
Assiniboia	Assiniboia et Weyburn (Sask.)	111,1	Ballastage, installation de dispositifs d'ancrage des rails, réfection de ponts, installation de ponceaux	1,070
Coronation	Coronation (Alb.) et Kerrobert (Sask.)	116,5	Ballastage, réfection de ponts et installation de ponceaux	522
Empress	Empress (Alb.) et Leader (Sask.)	23,6	Ballastage, pose de traverses et de dispositifs d'ancrage des rails, réfection de ponts et installation de ponceaux	704
Expanse	Assiniboia et Moose Jaw (Sask.)	64,8	Pose de traverses, ballastage, réfection de ponts et installation de ponceaux	3,146
Glenboro	Souris et Elm Creek et Winnipeg (Man.)	139,0	Réfection de ponts et installation de ponceaux	2,100
Kerrobert	Kerrobert et Rosetown et Outlook (Sask.)	102,5	Pose de traverses, réfection de ponts et installation de ponceaux	896
Lac du Bonnet	Bird's Hill et East Selkirk et Molson (Man.)	37,6	Pose de traverses	717
Lacombe	Coronation et Stettler et Nevis (Alb.)	71,3	Ballastage, pose de traverses et de dispositifs d'ancrage des rails, réfection de ponts et installation de ponceaux	3,299
La Rivière	La Rivière et Rosenfeld (Man.)	56,0	Élargissement des rampes, pose de traverses, réfection de ponts et installation de ponceaux	978

Subdivision	Entre	Nombre de milles	Travaux à exécuter	Coût (en milliers de dollars)
Lloydminster	Lloydminster et Wilkie (Sask.)	104,3	Pose de traverses	880
MacLeod	Adersyde et Fort MacLeod (Alb.)	75,3	Pose de traverses, réfection de ponts et installation de ponceaux	855
Shaunavon	Shaunavon et Assiniboia (Sask.)	118,2	Élargissement des rampes, réfection de ponts et installation de ponceaux	467
Stirling	Stirling et Manyberries (Alb.)	84,0	Soudage des rails, des dispositifs d'ancrage des rails	277
Tisdale	Nipawin et Tisdale et Goudie (Sask.)	131,7	Élargissement des rampes, pose de traverses, ballastage, pose de dispositifs d'ancrage des rails	2,868
White Fox	Nipawin et Albertville (Sask.)	73,4	Ballastage, pose de traverses	1,400
Willington	Lloydminster (Sask.) et Willington et Josephburg (Alb.)	149,3	Pose de traverses	749



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E. J. Benson, President;

Mr. K. Mozersky, Chief, Social Analysis and Research
Branch.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E. J. Benson, président;

M. K. Mozersky, chef, Direction de la recherche économi-
que et sociale.

27
22
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Monday, December 5, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le lundi 5 décembre 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1977-78 under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (A) 1977-1978 sous la
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

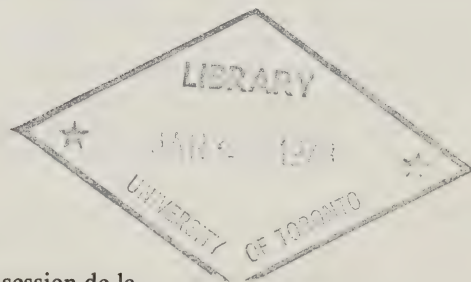
The Honourable Otto E. Lang,
Minster of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977

Troisième session de la
trentième législature, 1977



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Allard
Benjamin
Bussières
Cadieu

Caron
Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Forrestall
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski

McCleave
McKenzie
Murta
Roy (*Laval*)
Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 5, 1977

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussièrès, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, Murta and Roy (*Laval*).

Other Members present: Messrs. McCain and Symes.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, November 9, 1977 relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978. (*See Minutes of Proceedings for Monday, November 28, 1977*).

DECISION BY THE CHAIRMAN

At our meeting of Thursday, December 1st, a proposed motion was presented by Mr. Mazankowski and one by Mr. Benjamin. Both proposals had the effect of having the Committee seek Orders of Reference from the House so that specific areas of investigation be carried out.

In substance Mr. Mazankowski's proposed motion is similar to Mr. McKenzie's proposal of November 29th, which was ruled out of order, with the addition that it wishes the Committee to make a report to the House seeking a reference so that the telex of Mr. R. L. Bolduc, could properly be considered. The substance of Mr. McKenzie's motion was out of order because it went beyond the Order of Reference. The substance of a report must also be within the terms of the Order of Reference. Citation 304(2) "A committee is bound by, and is not at liberty to depart from its order of reference." There is no reason to believe that, when reporting, a committee is not bound by this same constraint. In short a proposal whether as a motion before the Committee or as part of a report are subject to the same restriction of being strictly relevant to the Order of Reference before a Committee.

Mr. Speaker in a ruling of June 18, 1973 stated: the "Report of a Committee both as to form and its substance ought to correspond with the authority with which it is invested.

Consequently I must rule the proposed motion out of order.

Mr. Benjamin proposed to move,—That this Committee request the government to have the House of Commons pass an order of reference allowing the Standing Committee on Transport and Communications to hold hearings in Ottawa and northern Ontario to receive representations and to report thereon regarding the "final plan" of the Canadian Transport Commission on Transcontinental passenger train service.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 5 DÉCEMBRE 1977

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussièrès, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, Murta et Roy (*Laval*).

Autres députés présents: MM. McCain et Symes.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 9 novembre 1977, portant sur le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 (*Voir procès-verbal du lundi 28 novembre 1977*).

DÉCISION DU PRÉSIDENT

A notre séance du jeudi 1^{er} décembre, MM. Mazankowski et Benjamin ont présenté chacun un projet de motion. Les deux propositions amenaient le Comité à solliciter de la chambre un ordre de renvoi pour enquêter sur des domaines précis.

La motion proposée de M. Mazankowski est semblable en substance à celle faite par M. McKenzie le 29 novembre, qui fut déclarée irrecevable avec en plus l'espoir que le Comité fasse rapport à la Chambre en attendant d'obtenir un ordre de renvoi, de sorte que le télégramme de M. R. L. Bolduc puisse être étudié pertinemment. L'essence de la motion de M. Mackenzie était irrecevable parce qu'elle dépassait la portée de l'ordre de renvoi. La substance d'un rapport doit également se situer dans le cadre des dispositions de l'ordre de renvoi. Selon la Citation 304(2) «Un Comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi, et ne saurait y déroger». Il n'y a aucune raison de croire que, quand il en est fait rapport, un Comité ne doit pas s'en tenir à cette même contrainte. En résumé, une proposition, qu'il s'agisse d'une motion déposée devant le Comité où d'une partie d'un rapport, doivent se conformer strictement à l'ordre de renvoi devant un Comité.

M. l'Orateur déclare dans une décision du 18 juin 1973: «Le rapport d'un comité, quant à la forme aussi bien qu'au fond, devrait correspondre à l'autorité conférée au comité».

En conséquence, je dois déclarer la motion proposée irrecevable.

M. Benjamin propose,—Que le Comité demande au Gouvernement de permettre à la Chambre des communes d'adopter un ordre de renvoi permettant au Comité permanent des Transports et des Communications de tenir des audiences à Ottawa et dans le Nord de l'Ontario, afin de recevoir des instances et d'en faire rapport concernant le «Programme définitif» de la Commission canadienne des transports sur le service ferroviaire transcontinental pour passagers.

Again I have studied the Votes to discover if the "final plan of the Canadian Transport Commission" on transcontinental passenger train service could come under our Supplementary Estimates and thus enable us to report seeking an appropriate Order of Reference. Again keeping in mind the "*strictly relevant*" rule as stated in Beauchesne's 238(2) I must state that none of the Votes refers in a *direct* way to that "final plan."

Therefore for the same reason that the Committee cannot make a report to the House which includes a substantive recommendation going beyond the terms of our Order of Reference I must rule the proposed motion Out of Order.

The Chairman called Votes 46a, 50a and L56a under Transport.

The Minister answered questions.

At 8:55 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

J'ai de nouveau étudié les crédits pour découvrir si «le programme définitif de la Commission canadienne des Transports» sur le service ferroviaire transcontinental pour passagers pourrait relever de notre budget supplémentaire et ainsi, nous permettre de faire rapport tout en essayant d'obtenir un ordre de renvoi pertinent. En se rappelant la décision «*strictement pertinente*» telle que stipulée dans la citation 238(2) de Beauchesne, je dois déclarer qu'aucun des crédits se *rapporte directement* à ce «programme définitif».

En conséquence, pour la même raison que le Comité ne peut proposer à la Chambre un rapport qui comprenne une augmentation substantielle allant au-delà des attributions de notre ordre de renvoi, je dois déclarer la motion proposée irrecevable.

Le président met en délibération les crédits 46a, 50a, et L56a sous la rubrique Transports.

Le ministre répond aux questions.

A 20 h 55, le Comité suspend ses travaux, jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, December 5, 1977

[Texte]

The Chairman: Order, please, we have a quorum.**An hon. Member:** Where is the Minister?**The Chairman:** Are you raising a point of order, Mr. Mazankowski?**Mr. Mazankowski:** If necessary, I will.**The Chairman:** Are you raising a point of order, sir?**Mr. Mazankowski:** Has the meeting been called to order?**The Chairman:** Yes. A point of order, Mr. Mazankowski.**Mr. Mazankowski:** Yes, on a point of order, where is the Minister? Is he going to be here later?**The Chairman:** Yes, the Minister is on his way, but I felt that we had some very important items to discuss and this would give us ample time to discuss them before the Minister arrives.**Mr. Mazankowski:** Fine.**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Any other points of order? Thank you.

At our meeting on Thursday—before I go into the ruling on the two motions which could be lengthy. I might take advantage of this opportunity to inform the members that the subcommittee met this afternoon on agenda and procedure and agreed to recommend that we have the following meetings on Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act—that the meeting scheduled for this Thursday will be re-scheduled for Thursday, December 15, at 9.30 a.m.; Monday, December 19 at 8.00 p.m.; and Tuesday, December 20 at 11.00 a.m., if it is deemed necessary. There will be a further meeting to decide whether the Canadian Owners' and Pilots' Association and senior officials of the department will appear as witnesses at those meetings which I have just mentioned.

• 2015

At our meeting on Thursday, December 1, a motion was proposed by Mr. Mazankowski and another one by Mr. Benjamin. Both proposals had the effect of having the Committee seek orders of reference from the House so that specific areas of investigation might be carried out. I must say that the Chair found it extremely difficult, not only because of the stature of the two members in question, who are very apt in regards to transport, but also because of the manner in which they presented their motions. However, many hours were spent in arriving at my decision and I hope that it will be accepted by all members of the Committee.

In substance Mr. Mazankowski's proposed motion is similar to Mr. McKenzie's proposal of November 29, which was ruled out of order, with the addition that it wishes the Committee to make a report to the House seeking a reference so that the telex of Mr. R. L. Bolduc could probably be considered. The substance of the motion was out of order because it went

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 5 décembre 1977

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons un quorum.**Une voix:** Où est le ministre?**Le président:** Invoquez-vous le Règlement, monsieur Mazankowski?**M. Mazankowski:** Au besoin, je le ferai.**Le président:** Faites-vous appel au Règlement, monsieur?**M. Mazankowski:** La séance est ouverte?**Le président:** Oui. Un rappel au Règlement, monsieur Mazankowski.**M. Mazankowski:** Oui, où est le ministre? Sera-t-il ici plus tard?**Le président:** Oui, le ministre est en route, mais j'ai pensé que nous avions des questions très importantes à discuter et que nous aurions amplement le temps de le faire avant son arrivée.**M. Mazankowski:** Très bien.**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Y a-t-il d'autres rappels au Règlement? Merci.

Lors de notre rencontre de jeudi—avant de rendre une décision sur les deux autres motions, ce qui pourrait être long, je profiterai de cette occasion pour informer les députés que cet après-midi le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni et recommande que nous tenions les séances suivantes sur le Bill C-4, une loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, la séance prévue pour jeudi prochain étant au jeudi 15 décembre à 9 h 30; il y aura une autre séance le lundi 19 décembre à 20 heures; et le mardi 20 décembre à 11 heures, au besoin. Il y aura une autre réunion afin de décider si l'Association canadienne des propriétaires et des pilotes et les hauts fonctionnaires du ministère comparîtront comme témoins lors de ces séances.

Lors de notre réunion du jeudi 1^{er} décembre, une motion fut proposée par M. Mazankowski et une autre par M. Benjamin. Le but des deux propositions était que le Comité demande à la Chambre un ordre de renvoi afin d'enquêter dans des domaines précis. Je dois dire que cette décision a été très difficile pour le président, non seulement à cause de la trempe des deux députés en question, lesquels sont très compétents dans le domaine des transports, mais également à cause de la façon que leurs motions ont été présentées. Toutefois, il m'a fallu de longues heures avant d'en arriver à une décision et j'espère qu'elle sera acceptée par tous les membres du Comité.

Le fond de la proposition de M. Mazankowski est semblable à celle de M. McKenzie du 29 novembre, jugée irrecevable, sauf qu'on désire que le Comité fasse rapport à la Chambre en demandant un ordre de renvoi de sorte que l'on puisse probablement étudier le télex de M. R. L. Bolduc. Étant donné que l'on dépassait l'ordre de renvoi, le fond de la motion était

[Text]

beyond the order of reference. The substance of a report must also be within the terms of the order of reference. Citation 304.(2) states that a Committee is bound by and is not at liberty to depart from its order of reference. There is no reason to believe that when reporting a committee is not bound by this same constraint. In short, a proposal whether as a motion before the committee or as part of a report is subject to the same restrictions of being strictly relevant to the order of reference before a committee.

Mr. Speaker in a ruling of June 18, 1973, stated:

The report of a committee both as to form and its substance ought to correspond with the authority with which it is invested.

Consequently, I must rule the proposed motion out of order.

I will now deal with Mr. Benjamin's motion.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Before you make a ruling, when I moved the motion I did not take the opportunity, as a convenience to the Committee and at the request of the Chair, to argue my motion. I would like to make some argument on it, if I may, for a couple of minutes before you rule, in some faint hope that I might persuade the Chair in its wisdom to reconsider or even rule in favour. Am I entitled to do so?

The Chairman: Mr. Benjamin, you have the floor.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I listened to your ruling regarding Mr. Mazankowski's motion and what is referred at the present time to this Committee. In the case of the surface transportation program under the supplementary estimates and in the case of the Canadian Transport Commission supplementary estimates, although I have difficulty arguing about the CTC supplementary estimates because they have to do with subsidies to regional air carriers—well, no: under Vote 85a, maybe I am on good grounds—but certainly in terms of surface transportation, especially Canadian National Railways, it seems to me that it is entirely in order for this Committee to do nothing more than simply request the government in a report to the House to ask for an order of Reference allowing this Committee to hold hearings in Ottawa and then in Northern Ontario just to receive representations and to report there on regarding the final plan of the Canadian Transport Commission on transcontinental train service.

• 2020

Mr. Chairman, aside from the legality of our passing such a motion under the present reference we have of supplementary estimates, I submit, sir, we are perfectly within parliamentary rules with such a motion, when one looks at both the general and detailed reference we have on the supplementary estimates under the Canadian National Railways, under the Canadian Transport Commission, who were the ones who came up with the final plan, and it seems to me we are not out of order.

[Translation]

irrecevable. Le fond du rapport doit également correspondre à l'ordre de renvoi. Selon le commentaire 304.(2) un Comité est lié par son ordre de renvoi et n'a pas la liberté de la transgresser. Lorsqu'il fait rapport, il n'y a aucune raison de croire que le Comité n'est pas soumis à la même contrainte. En résumé, une proposition, qu'elle soit sous forme de motion présentée au Comité ou partie d'un rapport, est sujette aux mêmes restrictions, soit d'être strictement reliée à l'ordre de renvoi du Comité.

Dans une décision du 18 juin 1973, M. l'Orateur déclare:

Le rapport d'un Comité quant à la forme et au fond doit correspondre au pouvoir dont il est investi.

En conséquence de quoi, je dois déclarer la motion irrecevable.

Je vais maintenant passer à la motion de M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avant que vous ne rendiez une décision, lorsque j'ai présenté ma motion je n'ai pas pris le temps, pour accommoder le Comité et à la demande du président, de présenter mon argumentation. Avec votre permission, j'aimerais prendre quelques minutes pour le faire avant que vous rendiez une décision, avec un faible espoir que je vous persuaderai peut-être, dans votre sagesse, de reconsidérer votre décision ou même de rendre une décision favorable. Ai-je la permission de poursuivre?

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai écouté votre décision au sujet de la motion de M. Mazankowski et de l'ordre de renvoi du Comité. Pour ce qui est du Budget supplémentaire pour le programme des transports de surface et de la Commission canadienne des transports, quoique j'aie de la difficulté à faire valoir des arguments au sujet du Budget supplémentaire de la CCT étant donné qu'il s'agit de subventions aux transporteurs aériens régionaux—bien, non: selon le crédit 85a, j'ai peut-être raison—mais certainement pour ce qui est des transports de surface, surtout pour les Chemins de fers nationaux, il me semble que c'est tout à fait dans l'ordre que ce comité demande simplement au gouvernement, dans un rapport à la Chambre, un ordre de renvoi lui permettant de tenir des audiences à Ottawa et dans le nord de l'Ontario, uniquement pour recevoir des instances et faire rapport sur le plan définitif de la Commission canadienne des transports sur le service ferroviaire transcontinental.

Monsieur le président, outre la recevabilité d'une telle motion selon le présent ordre de renvoi sur le Budget supplémentaire, je prétends, monsieur, que nous ne dérogeons pas aux règles parlementaires avec une telle motion si l'on tient compte à la fois de l'aspect général et détaillé du renvoi sur le Budget supplémentaire des Chemins de fer nationaux, de la Commission canadienne des transports, les artisans du plan définitif; il me semble que nous ne dérogeons pas au Règlement.

[Texte]

Secondly, the Speaker has reminded us on many occasions that committees, when sitting, are masters of their own destiny. All this Committee can do is request, and that is all my motion does, just purely and simply requests an order of reference, and whether or not the government or the government and the House of Commons decide to grant that request is entirely up to the government and to the House of Commons. All I am doing is just making a pure, simple, straightforward request because members of Parliament, who are members of this Committee, by the way, Mr. Chairman, have received representations from people in Northern Ontario, in particular, that on 930 miles of Canadian National Railway track they did not hold a hearing on one, inch of it on a transcontinental passenger train service.

They had a hearing in Sudbury and they had one in Thunder Bay, but that was on CPR track. Such places as Armstrong and Hornepayne and other places like those on CN track have yet to have the benefit of a hearing, which was the case for people in other parts of Canada. But aside from the merits or demerits of holding more hearings, all I am asking in this motion is that this Committee should ask the House of Commons and the government, in a report, for an additional reference—which by the way we could do next week, Mr. Chairman, because we are not likely to meet the rest of this week, or we can do it in January—to hold a couple of hearings in Ottawa and, if need be, two or three in Northern Ontario. That is all we are asking. If it is not granted then that is the business of Parliament, the House of Commons and government. But this Committee surely has the right to make a request, and that is all we are doing.

I submit, sir, we are in order in terms of the reference we have under the supplementary estimates, and we are certainly in order in terms of the many rulings of Mr. Speaker. The Committee is the master of its own destiny within the rules of Parliament. And we can pass all the motions we like requesting certain things, most or all of which may be ignored. But we can certainly pass a motion of a request. Surely we can do that much. If we cannot, why the hell do we bother meeting? And I say this on behalf of rank and file members of Parliament, no matter where we sit in this House.

I would hope, sir, that you would rule that this motion is in order and that between now and 10 o'clock this evening you will return to the House of Commons and ask for unanimous consent to revert to motions so that you may submit a report to Parliament, to the House of Commons tonight, and request and order of reference. Whether or not the government, the Minister or the House decides to give to us is their business. But, on behalf of all members of this Committee, I would like you to appear in the Chamber tonight before 10 o'clock and ask for unanimous consent to make a report from this Committee, incorporating my motion.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Mazankowski.

[Traduction]

Deuxièmement, l'Orateur nous a rappelé en de nombreuses occasions que lorsque les comités siègent, ils sont maîtres de leur propre destin. Tout ce que ce comité peut faire, c'est demander, et ma motion s'arrête là. Elle ne fait que purement et simplement demander un ordre de renvoi, et l'acceptation ou le refus de cette demande relève uniquement du gouvernement et de la Chambre des communes. Tout ce que j'ai fait, c'est une demande, purement et simplement, parce que les députés, qui sont membres de ce comité, soit dit en passant, monsieur le président, ont reçu des instances des gens du nord de l'Ontario, en particulier, qu'il n'y a pas eu d'audience sur le service de train voyageur transcontinental pour les 930 milles de voies du Canadien National.

Il y a eu une audience à Sudbury et à Thunder Bay, mais cela portait sur les voies du Canadien Pacifique. Les gens d'Armstrong et de Hornpayne et d'autres endroits comme ceux-là le long des voies du Canadien National, n'ont jamais eu encore le bénéfice d'une audience, comme ce fut le cas pour les gens d'autres parties du pays. Mais sans discuter s'il est bon ou non de tenir d'autres audiences, tout ce que je demande dans cette motion, c'est que ce comité devrait, dans un rapport, demander à la Chambre des communes et au gouvernement un ordre de renvoi additionnel que nous pourrions considérer la semaine prochaine, monsieur le président, étant donné que nous n'aurons probablement pas d'autre séance cette semaine. Nous pourrions encore le faire en janvier, tenir quelques audiences à Ottawa et, au besoin, deux ou trois dans le nord de l'Ontario. C'est tout ce que nous demandons. Si c'est refusé, alors c'est l'affaire du Parlement, de la Chambre des communes et du gouvernement. Mais ce comité a certainement le droit de formuler une demande, et c'est tout ce que nous faisons.

Je prétends, monsieur, que nous sommes dans notre droit aux termes du renvoi que nous avons sur le Budget supplémentaire, et certainement aux termes des nombreuses décisions de M. l'Orateur. Le Comité est maître de son destin selon les règles du Parlement. Nous pouvons adopter toutes les motions que nous voulons demandant certaines choses, dont toutes ou la plupart peuvent être ignorées. Mais nous pouvons certainement adopter une telle motion. Sinon, pourquoi diable prenons-nous la peine de nous réunir? Et je dis cela au nom des simples députés, peu importe leur appartenance politique.

J'espère, monsieur, que vous jugerez cette motion recevable et que d'ici 22 heures nous retournerons à la Chambre des communes et demanderons le consentement unanime pour revenir à l'appel des motions, de sorte que nous puissions présenter un rapport au Parlement, à la Chambre des communes ce soir, et demander cet ordre de renvoi. Que ce soit accepté ou non, c'est la décision du gouvernement, du ministre ou de la Chambre. Mais au nom de tous les membres de ce comité, j'aimerais que vous soyez en Chambre ce soir à 22 heures et que vous demandiez le consentement unanime pour présenter le rapport de ce comité incluant ma motion.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I simply want to support the procedural aspect of the motion that has been advanced by Mr. Benjamin. I will confine my remarks simply to the terms of reference as provided under Vote 46a, the payments to VIA Canada. It is well-known, Mr. Chairman, both from within the House of Commons and from evidence within this Committee that VIA Canada will be taking over our rail passenger services as of April 1, 1978. The thrust of this motion does in fact deal with transcontinental passenger train service. So I think it is automatic that this motion here is in fact dealing with the future operations of VIA Rail Canada Incorporated.

• 2025

So I think, Mr. Chairman, it will be incumbent upon you to find the motion acceptable on procedural grounds, and, as Mr. Benjamin pointed out, it is in the hands of the Committee whether they want to support the motion or not. But I think as far as procedural aspect is concerned the rail passenger service and VIA Canada have now become almost synonymous.

The Chairman: Thank you, Mr., Mazankowski.

Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je voudrais simplement ajouter quelques réflexions au sujet de la motion qui est présentée. Le libellé est conforme à la traduction française. On demande ici au Comité de faire adopter par la Chambre des communes un ordre de renvoi qui permettrait au Comité permanent des transports et communications de tenir des audiences publiques à Ottawa et dans le Nord de l'Ontario afin de recevoir de représentations et de présenter un rapport au sujet du plan définitif de la Commission canadienne des transports.

Au cours de l'étude d'un budget supplémentaire dont les montants sont fixes, un comité a-t-il le mandat de demander un ordre de renvoi de la Chambre pour recevoir des mémoires, lesquels mémoires ou lesquelles associations ont eu l'opportunité de se faire entendre à la Commission des transports à deux reprises au cours de l'été?

Mr. Benjamin: Not in Northern Ontario.

M. Roy (Laval): Je ne me souviens pas de la date à laquelle nous avons prolongé la période de réception des mémoires. Il s'agissait à ce moment-là, dans le Nord de l'Ontario et tout au long de la voie du Transcontinental, de permettre aux associations et aux individus qui voulaient faire connaître leurs objections ou leurs suggestions de le faire. La date était fixée, je pense, à la fin de juillet.

Alors, la réserve que je formule, monsieur le président, est la suivante: lorsqu'on étudie un budget supplémentaire avec des thèmes spécifiques de renvoi, peut-on élargir le cadre de l'étude en Comité pour recevoir des mémoires? Je pense que votre décision répond tout à fait aux objectifs visés par l'étude en Comité des budgets supplémentaires.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you have not even rendered your decision. How can he talk about your decision's being so good?

Mr. Roy: He already made his ruling.

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je veux simplement dire que je suis d'accord avec l'aspect procédural de la motion présentée par M. Benjamin. Je limiterai mes commentaires aux termes de renvoi selon le crédit 46a, les versements à VIA Rail Canada Inc. Tout le monde le sait, monsieur le président, après les déclarations prononcées à la Chambre et les témoignages entendus à ce comité, que VIA Canada s'occupe du trafic voyageur à partir du 1^{er} avril 1978. De fait, cette motion s'adresse justement au trafic voyageur transcontinental. Il s'ensuit que la motion concerne le fonctionnement futur de VIA Rail Canada Inc.

Il vous revient donc, monsieur le président, d'accepter la motion pour des raisons de procédure, et comme M. Benjamin l'a déjà fait remarquer, c'est au comité de décider si la motion sera reçue ou rejetée. Mais du point de vue de la procédure, le trafic voyageur et Via Canada sont devenus presque synonymes.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I have a few words to say about the motion, the wording of which respects the French version. Mr. Benjamin proposes that this Committee request the government to have the House of Commons pass an order of reference allowing the Standing Committee on Transport and Communications to hold hearings in Ottawa and Northern Ontario, to receive representations and to report thereon regarding the final plan of the Canadian Transport Commission.

When this Committee is studying the supplementary estimates, in which requests for precise amounts of money are set forth, has it the right to request an order of reference of the House in order to receive representations, when individuals and associations have already had two chances to do so during the summer?

M. Benjamin: Mais cela ne s'est pas fait dans le nord de l'Ontario.

Mr. Roy (Laval): I do not remember the date on which we extended the period of time during which briefs would be accepted. This was to accommodate Northern Ontario and to make it possible for individuals and associations who wanted to express their opinions or make suggestions about the whole transcontinental route to do so. I believe the deadline was the end of July.

I have one main reservation, Mr. Chairman. When a Committee is studying specific votes in the Miscellaneous Estimates, is it possible for us to enlarge our mandate so that we may be authorized to receive briefs? I think your ruling simply recognizes the fact that we are here to study the Miscellaneous Estimates.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous ne vous êtes même pas prononcé encore. Comment peut-il savoir que votre décision sera bonne?

M. Roy: Il s'est déjà prononcé.

[Texte]

Mr. Benjamin: On Mr. Mazankowski's, not on mine.

The Chairman: Order, please. I have not made the decision on Mr. Benjamin's motion. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, it is the purpose of a committee to pursue as best it can the policies and the objectives of policies of a particular department of government. The motion before the Committee is certainly seeking an opportunity to give these a broader study than the estimates will permit us to have by virtue of the constraints of time, because as of tonight, I believe, our Committee on supplementary estimates is done. So by virtue of the constraints of time we do not have time to give this the in-depth consideration that is required.

I do not think it is the intent of the rule that we should be constrained to absolutely the subject matter of this without having the right to ask of the House permission to continue consideration of some of the subject matters concerned. And I do not think it is the intention of the rule, or the job of the Chairman, actually, to put himself in the position where he becomes the buffer between a policy and the House of Commons and the government. This is precisely the position in which the Chairman is being placed if he is compelled to rule against this motion.

I fully appreciate that the latitude of the rules are such that you may find a rule which, by literal interpretation, may certainly declare this motion out of order. But I also submit to you, sir, that in the general purpose of the committee structure it would be very difficult to accomplish that purpose in this or any other committee meeting on this or any other subject if the committee is constrained from putting forth a request to Parliament for an opportunity to consider further the subject matter which it has had before it and which it will have completed within the limits of time imposed by the edict that, "as of December 6, the test of the Supplementary Estimates will have deemed to pass".

• 2030

Now, in that period of time, as much as could be done has been done. If the committee thinks it has not completed this subject, I believe that it is the intention of the rules of Parliament and the intention of the spirit of Parliament that the committee has the authority to request of Parliament an opportunity to give further consideration to the subject matter because of the reasons outlined in the committee. I do not say this to embarrass you; I believe that it is the philosophy and principle of parliamentary rule and democratic control of affairs of this country by virtue of the committee system.

I hope, sir, that you will not rule against this motion, because if you do, I think it will put constraints upon committees in a very long-range and very binding sort of a way, if somebody were to refer back to your ruling in a case of urgent necessity where they may wish to explore wider or further fields than the exact terms of reference that may have been given to them. The only instrument by which the committee can, in reality, get further privileges of study of any particular

[Traduction]

M. Benjamin: Au sujet de la motion de M. Mazankowski, mais non pas au sujet de la mienne.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je ne me suis pas encore prononcé au sujet de la motion de M. Benjamin. M. McCain a la parole.

M. McCain: Monsieur le président, un comité gouvernemental doit suivre le mieux possible les politiques et les objectifs d'un ministère gouvernemental. La motion dont nous sommes saisis cherche à nous donner un ordre de renvoi plus général que celui qui nous autorise à étudier le budget supplémentaire, compte tenu du peu de temps dont nous disposons. Si je comprends bien, nous aurions terminé notre étude du budget supplémentaire ce soir même. Cela veut dire que nous n'avons pas assez de temps pour faire l'étude en profondeur que le sujet mérite.

Je ne pense pas que le Règlement nous limite de façon absolue à un seul sujet de discussion, nous privant du droit de demander à la Chambre un ordre de renvoi qui nous permettrait d'étudier certaines questions. Je ne pense pas non plus que le Règlement ou le président doivent être considérés comme un tampon entre une politique donnée et la Chambre. C'est justement la position dans laquelle le président se trouvera s'il rejette la motion dont nous sommes saisis.

Je me rends fort bien compte du fait que le Règlement est rédigé de façon à ce qu'on puisse y trouver une disposition dont l'interprétation littérale vous permettrait de rejeter la motion. Mais en même temps, monsieur le président, je tiens à vous dire qu'il serait très difficile pour quelque comité que ce soit d'étudier une question quelconque si on l'empêche de demander à la Chambre le temps de prolonger ses travaux, tout en respectant la date limite qui figure dans l'ordre de renvoi. Ce dernier stipule que le budget supplémentaire sera considéré comme étant adopté le 6 décembre.

Nous l'avons étudié aussi bien que possible, et si le Comité pense qu'il n'a pas terminé l'étude du budget, le Règlement et l'esprit même du système parlementaire nous permettent de demander à la Chambre l'occasion d'étudier la question dont nous sommes saisis pour les raisons déjà citées. Je ne dis pas cela pour vous embarrasser. A mon avis, c'est tout simplement l'esprit et la philosophie du Règlement du Parlement et de la méthode démocratique qui gouvernent le système des comités.

J'espère que vous n'allez pas rejeter la motion, puisqu'une telle décision limiterait à la longue les travaux des comités, surtout si quelqu'un s'en sert comme précédent en cas d'urgence, si un autre comité veut étudier un sujet et dépasser son ordre de renvoi pour ce faire. De fait, la seule possibilité offerte à un comité qui veut étudier plus en profondeur une question dont il est saisi est de demander à la Chambre un renouvellement de son ordre de renvoi. C'est notre droit,

[Text]

subject is by its transmitting its request to Parliament who has the power of reference. So we are asking only for a further reference; it is something which I think is within our right and, of course, as Mr. Mazankowski pointed out, also within the right of government to deny. But I do not believe it is the intent of the principle of the rules that we should be constrained from requests of further terms of reference. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

Comme l'a mentionné M. Benjamin, il est exact que les députés, où qu'ils se trouvent en Chambre, sont préoccupés par certaines des recommandations du rapport final de la Commission canadienne des transports concernant le train de passagers pour l'Ouest.

Selon les règlements de ce Comité, il est vrai que le Comité est maître de sa destinée mais d'un autre côté, le président de la Chambre a souvent mentionné que les comités étaient des créatures de la Chambre en ce sens qu'on ne peut pas travailler sans un mandat précis nous venant du Parlement ou de la Chambre des communes.

Alors, en ce sens, il me semble que c'est un peu étirer les règles que d'essayer de retourner à la Chambre en leur demandant un ordre de renvoi.

Il y aurait peut-être un moyen terme à adopter à ce sujet-là. Si vous décidiez que cette motion n'est pas dans l'ordre, vous pourriez très certainement, je pense, monsieur le président, informer le leader du gouvernement en Chambre de même que le ministre des Transports de l'intérêt manifesté par les membres du Comité à l'égard du plan définitif de la Commission canadienne des transports et demander vous-même par lettre qu'on nous donne cet ordre de renvoi. Mais je pense que c'est autre chose que de le faire par une motion sur laquelle nous voterions ce soir. De toute façon, je ne vois pas comment vous pourriez réaliser cette chose-là, vu que notre ordre de renvoi se termine à 22 heures.

Alors, je pense que si vous décidiez que cette motion-là n'est pas dans l'ordre, vous pourriez cependant demander par lettre au leader du gouvernement en Chambre de même qu'au ministre s'ils accepteraient de nous donner cet ordre de renvoi-là concernant le plan définitif.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

I appreciate that the comments that I have received from both sides are most valuable and—Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I hope Mr. Roy was confused. I hope he was not serious in saying that your ruling on this motion was perfectly valid or words to that effect. I hope he was confused because I am confident the Chair would in no way tell one member of the committee what his ruling was going to be before he would tell all the committee. It seems to me his remarks put both you and other members of this committee who were not privy to what you were going to rule in an embarrassing position. So, if Mr. Roy was confused and he was talking about Mr. Mazankowski's motion, fine, but if he

[Translation]

comme M. Mazankowski nous l'a fait remarquer, bien que le gouvernement ait toujours le droit de refuser cette demande. Je tiens cependant à vous dire que le Règlement ne cherche pas à nous empêcher de faire de telles demandes. Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain. M. Lapointe a la parole.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

As Mr. Benjamin has already pointed out, a number of members from different parties are worried about certain recommendations which appear in the final CTC report about Western train passenger service.

According to the rules, a committee is the master of its own destiny, but the Speaker of the House has often pointed out that committees are creations of the House in so far as they cannot work without the orders of reference which only the House can grant.

This is why I think we would be stretching the rules by going back to the House and asking for an extended mandate.

Perhaps a compromise solution would be possible. If you reject the motion, you could inform the government House Leader and the Transport Minister of the interest shown by a number of Committee members in the final CTC plan and personally ask him in writing for the order of reference requested. This would be an alternative route to the motion on which you must hand down a ruling this evening. At any rate, I do not believe that even this alternative is open to you, since our mandate runs out at 10 o'clock this evening.

In short, even if you ruled the motion out of order, you could still ask the government House Leader and the Minister in writing if they would give us the necessary mandate in order to further study the CTC plan.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Je dois vous dire que les observations des députés des deux côtés sont très appréciées. M. Benjamin a la parole.

M. Benjamin: M. Roy s'est trompé, je l'espère. J'espère qu'il n'était pas sérieux lorsqu'il a dit que votre décision au sujet de cette motion était tout à fait valable. C'est le terme qu'il a employé, à peu près. J'espère qu'il s'est trompé parce que je suis persuadé que le président ne communiquera pas sa décision à un membre du Comité avant de se prononcer devant tout le monde. A mon avis, ces remarques vous mettent tous les deux, en même temps que les autres membres du Comité qui n'étaient pas au courant de votre décision, dans une position fort embarrassante. Si M. Roy se trompait et se

[Texte]

was talking about my motion, then I think he was speaking out of turn.

• 2035

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy (Laval): On a point of clarification, if I may, I was maybe confused with the previous member's but I was not confused with the motion that I was dealing with. I read the transcript and it was exactly your motion, but I was under the impression that you did rule it out of order.

The Chairman: I must say, before I make my other comments, that as I mentioned, all the input that has been brought forth tonight is most valuable. I for one do not think that a committee has a sufficient amount of latitude in scope in regard to committees and relativity to the House. However, we are bound by rules that we must follow, and after extremely careful consideration of the motions that were brought forth, it does directly stipulate that the motion has to be directly relevant to the vote that is in the Supplementary Estimates, and that limits extremely our powers of recommendation for additional witnesses or additional information to the House on any particular item that the Committee feels that it should discuss.

Mr. Lapointe mentioned a very valid point that we have used in the past, as well as other committees. Where we have been restrained to go directly to the House to ask for a reference, we have gone to the Minister and in most instances have luckily been granted reference to expand and to obtain greater information in regard to our transportation problems in this country. For this I thank the Minister.

If the Committee is agreeable, because it is a very complex problem and a very important one, I would like to ask the Minister, after hearing the very valuable information that was brought forth, for his comments in regard to the request and in regard to the motions that were brought forth at our last meeting. Would it be agreeable to allow the Minister a few minutes to expand on the motions before us?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would you prefer to do that before or after you have made your ruling?

The Chairman: I would certainly appreciate hearing the Minister's comments before I made the ruling. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Minister.

Hon. Otto Lang (Minister of Transport Canada): Mr. Chairman, I apologize, first of all, for being late. I had a bit of a transportation problem this evening. I wonder whether the motion before us, the proposed motion, is the one of Mr. Benjamin, the text of which I have here before me.

The Chairman: Correct.

Mr. Lang: I would think, Mr. Chairman, that the motion is certainly separate and apart from the estimates. The only reference which comes even close I think is the payment of money by CTC or refers to something CTC has once done, but

[Traduction]

rapportait plutôt à la motion de M. Mazankowski, tt mieux. Mais s'il parlait de ma motion, il aurait dû réfléchir avant de s'exprimer.

Le président: M. Roy invoque le Règlement.

M. Roy (Laval): Pour clarifier les choses je dirais que la question posée par le précédent député m'a peut-être confondu; mais, par contre, je comprends très bien la motion dont je traite. J'ai lu la transcription. C'était bien votre motion et j'avais l'impression que vous l'aviez déclarée irrecevable.

Le président: Je dois dire, avant tout autre commentaire, que tout ce qu'on a dit au comité a été très enrichissant. A mon avis, le comité n'a pas suffisamment de latitude par rapport à la Chambre. Toutefois nous sommes liés par les règles parlementaires et, après avoir dûment considéré les motions présentées, je dois dire qu'il est stipulé que la motion doit porter sur le crédit du budget supplémentaire et que nos pouvoirs de recommandation pour faire venir d'autres témoins ou pour fournir d'autres renseignements à la Chambre au sujet de cet article sont ainsi extrêmement limités.

M. Lapointe a soulevé un point très pertinent qu'on a déjà invoqué, ici et dans d'autres comités. Dans le passé, lorsque nous ne pouvions directement nous adresser à la Chambre pour demander un mandat, nous nous sommes adressés au ministre et, dans la plupart des cas, nous avons eu la chance d'obtenir un mandat plus étendu pour obtenir plus de renseignements au sujet du problème des transports qui se pose au Canada. J'en remercie le ministre.

Si le comité le veut bien, car il s'agit d'un problème extrêmement compliqué et important, je voudrais demander au ministre, après avoir entendu tous ces renseignements utiles, ce qu'il pense de cette requête et des motions qui ont été présentées lors de notre dernière séance. Voulez-vous accorder quelques minutes au ministre pour discuter d'une façon plus approfondie les motions qui sont devant nous?

M. Benjamin: Monsieur le président, voulez-vous procéder ainsi avant ou après avoir rendu votre décision?

Le président: J'aimerais très certainement entendre le ministre avant de prendre la décision. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'honorable Otto Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, je dois m'excuser tout d'abord d'être arrivé en retard. J'ai rencontré certains problèmes de transport ce soir et je me demande si la motion qu'on nous propose est celle de M. Benjamin c'est-à-dire celle dont j'ai le texte devant moi.

Le président: Oui.

M. Lang: Je suppose, monsieur le président, que cette motion est tout à fait distincte du budget. Ce qui se rapproche le plus, dans cette motion, de ce budget, c'est le versement d'une somme faite par la CCT, ou de ce qu'avait fait à une

[Text]

that was in regard to branch lines rather than passenger trains. The reference to VIA is solely related to the purchase of shares so that the Corporation VIA changes in character to being a Crown Corporation directly, and the other clause deals with its interest rate. On the broader question of further consideration of the final plan, I would certainly always be glad to consider what further activity on the part of the Committee might be useful in that regard. I am conscious of the fact, of course, that the Canadian Transport Commission was seized with this very job and went about the country and held hearings and produced a preferred plan and asked then even for further comments in regard to it, and I recall that when its summary of its original hearings came in, there was a generally very favourable reaction to the work it had done, and so was there when the preferred plan came in, and so was there when the final plan came in a general way. Now, it is the usual thing for people to say they generally support everything that is in the document and then to say, but I do not like the thing that is little different than I would have liked it in my specific case, but that is the difficulty. In other words, the Canadian Transport Commission has done a really magnificent job but would have to be balanced against the questions which would be raised and whether this is a new procedure of going to a parliamentary committee, sort of on appeal from the Canadian Transport Commission's hearings and deliberating on its final plan, which after all, is its decision.

• 2040

Under the law, that is appealable, but not to the Committee; it is appealable to the Governor in Council. And, as far as I know, there has been no such appeal at all, and that seems to be the route that would have to be followed.

In ordinary legal procedure, if there is an appeal, you follow that route before you are entitled to follow any other route. Certainly, to try to go directly to a parliamentary committee would be somewhat extraordinary.

I have just seen the motion for the first time but my preliminary reaction is certainly along those lines, although, if certain aspects of the transportation and passenger services can be looked at further at a later date, I would be willing to give that further consideration.

Of course, in the end the House Leader is a very important person if we consider what the resources of the House are and how many Committees can be effectively operating at one time. With those limitations, at some point I would be willing to consider it, but I think not in terms of this kind of appeal from the final decision of the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I appreciate much of what the Minister said, and there is some of what he said that I agree with. But what we really are at issue with here is not the merits or demerits of the impact or context of my motion so much, or the impact or context of the final plan; what we are down to now, Mr.

[Translation]

époque donnée la CCT, mais il s'agissait là de voies de raccordement plutôt que de trains voyageurs. Cette mention de VIA ne se rapporte qu'à l'achat d'actions afin de permettre à la société VIA d'être directement une société de la couronne et l'autre article traite du taux d'intérêt. Pour ce qui est d'étudier d'une façon plus approfondie le plan définitif, je serais certainement toujours prêt à envisager toute activité à ce sujet que le comité pensera utile. Je suis au courant du fait, naturellement, que la Commission canadienne des transports a été chargée de ce rôle et a dû se rendre dans différents endroits pour tenir des audiences et qu'elle a établi un plan et demandé qu'on lui fasse d'autres commentaires à ce sujet. Je me souviens que lorsque le résumé de ces audiences du début nous est parvenu, on était, en général, très favorable au travail qui avait été fait et aussi très favorable, d'une façon générale, à ce plan définitif. Mais d'habitude, les gens indiquent qu'ils sont en faveur d'une façon générale de ce qui est dans le document, puis indiquent qu'il y a quelque chose d'un peu différent qui ne leur plaît pas et qui les concerne directement. C'est là que se pose le problème. En d'autres termes, la Commission canadienne des transports a fait un travail magnifique, mais tous ne sont pas nécessairement satisfaits et il faut se demander s'il s'agit là d'une nouvelle procédure que d'en appeler des décisions de la Commission canadienne des transports auprès d'un comité parlementaire au sujet de ce plan définitif qui, après tout, est la décision de la Commission.

Légalement, il y a appel possible mais pas auprès du Comité; il y a appel possible auprès du gouverneur en conseil et, autant que je sache, aucun appel de ce genre n'a été interjeté et pourtant c'est là la procédure qu'il aurait fallu suivre.

D'après la procédure ordinaire, c'est la façon de procéder avant d'avoir un autre recours. Il me semble que ce serait une procédure quelque peu extraordinaire que de s'adresser directement à un comité parlementaire.

C'est la première fois que je vois cette motion, mais voilà ma réaction pour le moment, même si certains aspects des services de transport et du service voyageur pourraient être examinés d'une façon un peu plus approfondie à une date ultérieure, ce que je suis prêt à faire.

En fin de compte, naturellement, le leader de la Chambre est un personnage très important, compte tenu des ressources qu'offre la Chambre et du nombre de comités qui peuvent fonctionner à un moment donné. Compte tenu de ces restrictions, je serais prêt à étudier cela, à condition qu'on ne considère pas cette motion comme un appel d'une décision définitive de la Commission canadienne des transports.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: J'admets en partie la réponse de monsieur le ministre et je suis d'accord en partie avec ce qu'il a déclaré mais la question réellement en cause ici n'est pas de savoir quelles sont les répercussions de ma motion ou du plan définitif. Ce que nous voulons savoir, monsieur le président, et je suis

[Texte]

Chairman—and I appreciate even hearing the news from the Minister on this—has to do with the internal operations of the Committee within the rules of the House in dealing with a motion that does nothing more than request the House and the government. In fact, Mr. Chairman, it is not unusual; it is perfectly possible that the government might submit a term of reference to the House in support of our motion and the House turn it down. That is the House's business.

The point, surely Mr. Chairman, is whether or not the rules and the terms of reference we have under supplementary estimates—and I have in mind the two items I mentioned and the item that Mr. Mazankowski mentioned under Vote 46a—gives us the room to do nothing more than pass a motion of request. That is all.

Now, surely to God, Mr. Chairman, if a Committee cannot do that, we are really handcuffed. All we are doing is requesting the Minister or the government, or the House of Commons itself may decide they do not want to pay any attention to our request, or may choose not to do it. That is their business, and they have a perfect right to do so. But surely the arguments put forward by the Minister, which had to do with the content of the final plan, is not what is at issue here. The reason for the motion is the content of the final plan, but the over-riding reason for the motion is for this Committee to ask Parliament, which includes the government, just a request: would they refer this to us for another three or four days, whatever time is required? That is all. It has nothing to do with the merits or demerits of the final plan.

Some members on this Committee—from all sides of the House, by the way, Mr. Chairman—happen to feel that there was not a proper opportunity for citizens along the CNR main line in Northern Ontario to be heard. And if the Minister would care to consult with some of his own colleagues in Northern Ontario he will get verification of that. We are making a pure and simple request; leave aside what the content is of the final plan; leave that aside for now. If we are granted the request, then we will deal with the contents of the final plan. If we are not granted the request, well then, it is by the boards.

The Minister should not reply in terms of all the hearings that the CTC held. Of course they held a lot of hearings and it is to their credit, but they missed 930 miles of track. That is all. We simply want to pass a motion requesting permission to look into that portion a little further. That is all. If we are not granted the request, that is the end of the matter. It is up to Parliament. Any committee of the House can pass a motion requesting a term of reference; whether or not they get it, that is not our business. I would like some response on that point.

[Traduction]

heureux de connaître l'opinion du ministre à ce sujet, c'est si le Comité dans son fonctionnement interne dans le cadre du règlement de la Chambre peut traiter d'une motion qui ne fait rien d'autre que de présenter une requête à la Chambre et au gouvernement. En fait, monsieur le président, cette procédure n'est aucunement extraordinaire. Le gouvernement peut parfaitement présenter une requête à la Chambre pour soutenir notre motion et la Chambre peut très bien la refuser; c'est là son affaire.

La question qui se pose, monsieur le président, c'est de savoir si oui ou non le règlement et le mandat dont nous disposons pour l'étude du budget supplémentaire, je songe à ces deux articles que j'ai mentionnés et celui que M. Mazankowski a mentionné dans le cadre du Crédit 46a, ne nous donnent que la possibilité d'adopter une motion de requête. C'est tout.

Mais il n'y a pas de doute, monsieur le président, que si le Comité ne peut agir ainsi, cela veut dire que nous avons des menottes. Tout ce que nous faisons, c'est de prier instamment le ministre ou le gouvernement, ou la Chambre elle-même, de faire quelque chose et on peut donc décider de tenir compte de cette requête ou de l'ignorer. C'est leur affaire et ils sont parfaitement dans leur droit. Mais les arguments invoqués par le ministre, qui se rapportaient à la nature du plan définitif n'ont rien à voir à cela. La motion a été présentée compte tenu de la nature du plan définitif, mais la raison principale de la présentation de cette motion, c'est de permettre au Comité de demander au Parlement, ce qui inclut le gouvernement, de considérer la requête suivante: est-ce que l'on pourrait nous renvoyer cette affaire pour quelque trois ou quatre jours supplémentaires, quel que soit le temps requis par son étude? C'est tout, cela n'a rien à voir avec la valeur ou la non-valeur du plan définitif.

Il y a des députés qui siègent ici au Comité, qu'ils soient du gouvernement ou de l'opposition, qui pensent que les citoyens habitant au long de la voie principale du CN dans le nord de l'Ontario n'ont pas eu la possibilité d'être entendus. Si monsieur le ministre veut bien consulter certains de ses collègues du nord de l'Ontario, il pourra vérifier que ce que je dis est exact. Nous ne présentons donc qu'une pure et simple requête, indépendamment de la nature du plan définitif. Si on accepte notre requête, alors nous traiterons de la nature du plan définitif. Si on ne nous l'accorde pas, alors tant pis.

Le ministre ne devrait pas nous donner une réponse se rapportant à toutes les audiences qu'a tenues la CCT, et naturellement il y en a eu beaucoup, ce qui d'ailleurs est très méritoire, mais il n'en reste pas moins que la CCT a oublié ou laissé de côté 930 milles de voie ferrée. C'est tout ce que j'avais à dire. Nous voulons simplement adopter une motion pour demander la permission d'examiner cette question d'une façon un peu plus approfondie. Si cette demande nous est refusée, c'est au Parlement de se saisir de l'affaire. Tout comité de la Chambre peut adopter une motion demandant un ordre de renvoi, mais la suite donnée à cette demande ne nous concerne pas. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

[Text]

• 2045

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je voudrais que soit publiquement noté ma grande déception de voir comment, depuis le début, nous étudions le budget supplémentaire (A).

Mardi dernier, un membre de l'opposition a présenté, encore une fois, une motion sur laquelle nous avons discuté pratiquement les trois-quarts du temps alloué aux discussions sur l'item pour lequel nous avons été convoqués, à savoir l'étude du budget supplémentaire (A). Il s'agissait de faire venir des témoins concernant un accident qui serait survenu au cours de l'été et à la suite duquel un télégramme aurait été envoyé au ministre. On a discuté de cette motion-là à peu près les trois-quarts du temps. Il a été décidé que le ministre des Transports viendrait témoigner à deux réunions pour répondre aux questions concernant le budget supplémentaire (A). Et ce soir, nous voilà encore avec une autre motion... Il est neuf heures moins le quart et nous allons être appelés en Chambre pour aller voter; ce qui veut dire qu'au cours des deux séances, monsieur le président, nous n'avons pas eu l'occasion de poser des questions additionnelles concernant le budget supplémentaire (A).

Je trouve que cette tactique de l'opposition est très scandaleuse. Ils ont demandé que le ministre vienne témoigner, et lorsqu'il est ici pour cela, on présente des résolutions, et on discute sur la recevabilité ou non des résolutions pour faire venir des témoins, alors que l'on devrait discuter du budget supplémentaire (A). Il me semble, monsieur le président, que c'est tout à fait irrégulier; et je suis très déçu par l'attitude de l'opposition.

Le président: Merci, monsieur Roy.

Order, please. Order, please. Before I ask the Minister to comment on Mr. Benjamin's question, these motions were brought forth at our last meeting. They are concerning transport and they are very valid motions that have to be ruled on and I would like to obtain as much information as possible before I make the final decision. I would ask the Minister to comment on Mr. Benjamin's question. Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I thought I had indicated to what should have been Mr. Benjamin's satisfaction that a request like this can be put informally or formally in many other quarters to a Minister and to the government, and for that reason I did not try to rely on the technical irregularity of this place. For my response to him I have indicated I would consider it.

I notice, Mr. Chairman, that Mr. Benjamin did not deal with what I thought was a pretty important jurisdictional and legal point, that there is indeed an appeal still potentially available to people who may not like the final plan and that that surely would be the route to follow. It does seem to me, however, Mr. Chairman, that if Mr. Benjamin wants me to deal with the procedural point as such, it is impossible for a committee to be seized with a matter which requires further enlargement of its terms of reference in order to be seized with

[Translation]

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I wish to put on the record that I am greatly disappointed at the way in which we have been handling the Supplementary Estimates (A) since the beginning.

Last Tuesday, a member of the opposition tabled another motion which we then proceeded to discuss during nearly three quarters of the time normally allocated for discussion of the supplementary estimates which were the object of our meeting. The motion proposed to call witnesses concerning an accident which had occurred during the summer and concerning which a telegram had been sent to the Minister. Three quarters of our time was used up in discussing this motion and it was decided that the Minister of Transport would come to two meetings to answer questions pertaining to Supplementary Estimates (A). And now this evening, another motion has been tabled; it is 8.45 p.m. and we will soon be called to the House for the question, which means that in the course of two meetings, we have not had a chance to ask new questions concerning the Supplementary Estimates (A).

I find this tactic of the Opposition totally unacceptable. They have asked for the Minister to come here as a witness and when he is here, they table resolutions and then we have to discuss to see whether these resolutions are in order or not, while all this time we should have been discussing supplementary estimates. I feel this procedure is totally unacceptable, Mr. Chairman, and I am greatly disappointed by the Opposition's attitude.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

A l'ordre, s'il vous plaît. Avant de donner la parole au ministre pour répondre à la question de M. Benjamin, je vous signale que ces motions avaient été déposées lors de notre dernière réunion. Il s'agit de motions fort intéressantes concernant le transport et avant de me prononcer sur leur admissibilité, je tiens à m'entourer d'un maximum d'éléments d'information. Je demanderais donc au ministre de bien vouloir répondre à M. Benjamin.

M. Lang: Monsieur le président, je croyais avoir déjà expliqué à M. Benjamin que pareille demande peut être adressée, à titre officiel ou non, à un ministre ou au gouvernement, et c'est pourquoi je ne me suis pas arrêté sur le fait que l'endroit ici constitue une irrégularité, mais je lui avais dit que j'y réfléchirais.

Alors, je constate, monsieur le président, que M. Benjamin n'a pas tenu compte d'un détail juridique de la plus haute importance, à savoir que ceux qui ne sont pas d'accord avec le plan définitif ont toujours la possibilité d'interjeter appel. Toutefois si M. Benjamin insiste que je traite de cette question de procédure, il faut au préalable, avant que le Comité puisse s'en saisir, que son ordre de renvoi soit étendu. En effet, il ne saurait être question qu'un débat se déroule en Comité sur une motion présentée au Comité relativement à une question dont

[Texte]

it. In other words, I do not see how, originating in a committee, there can be a debate, which there has to be on any read motion of a committee, on a matter which is not properly before the Committee, because there is not an adequate reference to that matter here. In other words, I would say that Mr. Benjamin clearly would have to bring his procedural request, if he had to take the motion route, into the House and not into this Committee, but I say to him that he really does not have to do that if consideration is what he wants because I am always prepared to respond that way to even an informal request.

The Chairman: Are there any other comments? I think, after the interventions that we have had concerning the motion, it is clear that a committee certainly requires a greater latitude of reference or power with deliberations concerning the estimates or legislation, and regardless of the conclusion that we arrive at on this particular motion, I think it is something we should all consider very seriously in the weeks and months ahead concerning a committee's ability to work effectively for the betterment of any kind of report or legislation that is brought before it.

• 2050

Mr. Benjamin proposed to move that this Committee request the government to have the House of Commons pass an order of reference allowing the Standing Committee on Transport and Communications to hold hearings in Ottawa and northern Ontario to receive representations and to report thereon regarding the "final plan" of the Canadian Transport Commission on transcontinental passenger train service.

Again I have studied the Votes to discover if the "final plan of the Canadian Transport Commission" on transcontinental passenger train service could come under our Supplementary Estimates and thus enable us to report seeking an appropriate Order of Reference. Again keeping in mind the "strictly relevant" rule as stated in Beauchesne's 238(2), I must state that none of the Votes refers in a direct way to that "final plan".

Therefore for the same reason that the Committee cannot make a report to the House which includes a substantive recommendation going beyond the term of our Order of Reference I must rule the proposed motion out of order.

We will resume consideration of Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1978.

I will call Votes 46a, 50a and L56a under Transport.

TRANSPORT

Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 46a—Surface Transportation—Payments to VIA Rail Canada Inc.—\$5,800,000

Vote 50a—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates and Contributions—\$22,750,000

[Traduction]

le Comité n'a pas été saisie et pour laquelle il n'a donc pas d'ordre de renvoi. Si M. Benjamin tient, néanmoins, à poursuivre dans cette voie, il doit déposer cette motion à la Chambre et non pas au Comité; cependant, ce n'est pas du tout indispensable vu que je suis toujours disposé à répondre à une question même lorsqu'elle n'est pas posée de façon officielle.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques? Toutes ces interventions concernant la motion montrent clairement que les pouvoirs de délibération des comités concernant les prévisions budgétaires et les projets de loi devraient être étendus. Quelle que soit la conclusion de la discussion sur la présente motion, c'est une question à laquelle nous devons réfléchir très sérieusement dans les semaines et mois à venir si nous voulons être à même d'améliorer les rapports et les projets de loi dont nous sommes saisis.

M. Benjamin a proposé que le Comité demande au gouvernement d'inviter la Chambre des communes à donner un ordre de renvoi au Comité permanent des transports et des communications permettant à celui-ci d'obtenir des audiences à Ottawa et dans le nord de l'Ontario en vue de recevoir des opinions et de rédiger un rapport à ce sujet, concernant le plan définitif de la Commission des transports du Canada relativement au service de train transcontinental.

J'ai étudié les crédits afin de déterminer si le plan définitif de la Commission canadienne des transports, relativement à un train transcontinental, relève du budget supplémentaire et, à ce titre, nous autorise à demander un ordre de renvoi. D'après le commentaire 238(2) de Beauchesne, je vous signale qu'aucun de ces crédits ne se rapporte directement au plan définitif.

C'est pourquoi, tout comme le Comité n'est pas habilité à faire un rapport à la Chambre comportant une recommandation sur le fond qui dépasse notre ordre de renvoi, je me vois dans l'obligation de déclarer cette motion irrecevable.

Nous allons donc reprendre l'étude du budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978.

Je mets en délibération les crédits 46a, 50a, et L56a sous la rubrique Transports.

TRANSPORTS

Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 46a—Transports de surface—Paiements à VIA Rail Canada Inc. . . \$5,800,000

Crédit 50a—Transports de surface—Subvention inscrite au budget et contributions . . . \$22,750,000

[Text]

Non-Budgetary

Vote L56a—To authorize, (a) the Minister to purchase on behalf of and to hold in trust for Her Majesty in Right of Canada all of the issued common shares of VIA Rail Canada Inc. and (b) that all borrowings by VIA Rail Canada Inc. be exempted from the interest rate limitation—\$100,000

Again this evening we have with us the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport, and his officials. In the consideration of time—we are going to be called shortly to the House—if the Minister does not mind I will mention the names of the officials with him this evening.

We have Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister; Mr. G. R. MacGougan, Assistant Deputy Minister, Finance; Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. P. A. H. Franche, Chairman, National Harbours Board.

The first questioner is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a question in regard to the MOT communications centre which is also referred to as Transport COMCEN.

Do you allow government members to use the Telex system with COMCEN to send messages back to their ridings?

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): I would think ordinarily . . .

Mr. McKenzie: Their parliamentary reports.

Mr. Lang: I do not know whether Mr. McLeish heard the question.

The Chairman: Mr. McLeish is the Air Administrator. Would you mind repeating your question, Mr. McKenzie?

Mr. McKenzie: Does Transport Canada allow government members to use the Telex system that comes under the jurisdiction of MOT Communications that is referred to as Transport COMCEN? Can they use the Telex system to send out their parliamentary messages back to their ridings?

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration): I cannot answer that question, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: Perhaps you would like to investigate this, Mr. Lang. I have a memo here from Transport COMCEN where they point out misuse of government facilities. Mr. Ralph Goodale, the member for Assiniboia, has been using the Telex system to send his parliamentary messages back to cities and towns in his riding. I wonder, Mr. Chairman, if this is normal practice. He sends these Telexes to different people in the riding who then in turn forward them to the different news media. This does not sound like a normal practice and I wonder whether you would investigate and report back as to how many Liberal members are using the Telex facilities to send out their parliamentary messages.

[Translation]

Non budgétaire

Crédit L56a—Pour autoriser (a) Le Ministre à acheter et à détenir en fiducie, au nom de Sa Majesté du chef du Canada, toutes les actions ordinaires émises par VIA Rail Canada Inc., et . . . (b) Que tous les emprunts contractés par VIA Rail Canada Inc. soient exemptés de la limitation du taux d'intérêt . . . \$100,000

Nos témoins ce soir sont le ministre des Transports, l'honorable Otto Lang, ainsi que ses adjoints. Vu que nous allons bientôt être appelés à nous rendre à la Chambre, je vais, avec la permission du Ministre, vous donner les noms de ses adjoints.

M. Sylvain Cloutier, sous-ministre; M. G. R. MacGougan, sous-ministre adjoint, Finances; M. W. M. McLeish, administrateur, Administration des transports aériens du Canada; M. S. D. Cameron, administrateur, Administration des transports de surface; M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration du transport maritime du Canada et M. P. A. H. Franche, président, Conseil des Ports nationaux.

Ce sera M. McKenzie qui entamera les questions.

M. McKenzie: J'aimerais poser une question au Ministre concernant le Centre des communications du ministère des Transports également connu sous l'appellation de COMCEN Transports.

Les députés sont-ils autorisés à utiliser le système Telex pour envoyer des messages à leur circonscription?

L'honorable Otto Lang, (ministre des Transports): J'imagine que normalement . . .

M. McKenzie: Je pense aux rapports parlementaires.

M. Lang: Je ne sais pas si M. McLeish a entendu la question.

Le président: M. McLeish est l'administrateur des Transports aériens. Pourriez-vous répéter votre question, monsieur McKenzie?

M. McKenzie: Le ministère des Transports permet-il aux députés d'utiliser le système Telex relevant du ministère des Transports et connu sous l'appellation de COMCEN Transports en vue d'envoyer des messages parlementaires dans leur circonscription?

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration des transports aériens du Canada): Il m'est impossible de répondre à cette question, monsieur le président.

M. McKenzie: Vous pourriez peut-être vérifier, monsieur Lang. J'ai devant moi une note de COMCEN Transports où il est question d'utilisation irrégulière des installations du gouvernement. M. Ralph Goodale, député de Assiniboia, a utilisé le Telex pour envoyer des messages parlementaires dans des villes et agglomérations de sa circonscription. J'aimerais savoir s'il s'agit là d'une pratique courante. Il a adressé des Telex à des habitants de sa circonscription et ces personnes les ont ensuite communiqués aux médias. Cela ne me semble pas une façon normale de procéder et je me demande si vous ne pourriez pas enquêter et nous dire ensuite combien de députés

[*Texte*]

The Chairman: Order, please.

Mr. Lang: I will be glad to have it but, Mr. Chairman, I should just put on the record, while this matter is alive, that Mr. Ralph Goodale is not just a member of Parliament but has been my Parliamentary Secretary as well.

Mr. McKenzie: This was done on November 17, when he was not the Parliamentary Secretary.

The Chairman: Order, please. The Minister, I think, has agreed to answer the question, possibly in writing. The bells are now ringing and we have to adjourn the Committee. I hope that we will get together for further discussions soon.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

• 2055

[*Traduction*]

libéraux utilisent le service de téléscribes pour envoyer leurs messages parlementaires.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Lang: Je serai enchanté de le faire, monsieur le président, mais pendant que la question est sur le tapis, j'aimerais préciser que M. Ralph Goodale n'est pas simplement député, il a été également mon secrétaire parlementaire.

M. McKenzie: C'était le 17 novembre, alors qu'il n'était plus secrétaire parlementaire.

Le président: A l'ordre, je vous prie. Je crois que le ministre a accepté de répondre à la question, probablement par écrit. La sonnerie se fait maintenant entendre, et nous devons lever la séance. J'espère que nous pourrons nous réunir bientôt pour poursuivre nos débats.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.



Canada
Post

Postage paid

Postes
Canada

Port payé

Third Third
class class

**K1A 0S7
HULL**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Thursday, December 15, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le jeudi 15 décembre 1977

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

CONCERNANT:

Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977

Troisième session de la
trentième législature, 1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Allard
Benjamin
Bussières
Cadieu

Daudlin
Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn
Forrestall
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCain

McKenzie
McRae
Murta
Roy (*Laval*)
Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, December 5, 1977:

Mr. McCain replaced Mr. Forrestall.

On Friday, December 9, 1977:

Mr. Forrestall replaced Mr. McCleave.

On Thursday, December 15, 1977:

Mr. McRae replaced Mr. Caron;

Mr. Daudlin replaced Mr. Condon.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 5 décembre 1977:

M. McCain remplace M. Forrestall.

Le vendredi 9 décembre 1977:

M. Forrestall remplace M. McCleave.

Le jeudi 15 décembre 1977:

M. McRae remplace M. Caron;

M. Daudlin remplace M. Condon.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 15, 1977
(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Daudlin, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae and Murta.

Other Member present: Mr. Ritchie.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. McLeish, Administrator, Canadian Air Transport Administration; Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning and Mr. L. Shields, Solicitor, Departmental General Counsel.

The Order of Reference dated Tuesday, October 18, 1977 being read as follows:

ORDERED—That Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 1.

The witnesses answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 DÉCEMBRE 1977
(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui   9 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussières, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Daudlin, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae et Murta.

Autre député présent: M. Ritchie.

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. R. Moffatt, Région de l'Ontario (Air), Directeur, élaboration des systèmes de gestion et M. L. Shields, Avocat conseil général.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mardi 18 octobre 1977:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 1.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 15, 1977.

• 0945

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

We have with us this morning Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transport Administration and Mr. L. Shields, Solicitor, Departmental General Counsel.

Mr. McLeish does not have any opening statement so we will proceed to the questions and I have Mr. McKenzie first.

Mr. Murta: I have a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Murta on a point of order.

Mr. Murta: I understand we have had requests from some witnesses to appear on this legislation. I am wondering if you could bring the committee up-to-date on whether those witnesses have been accepted?

The Chairman: This was discussed at our last steering committee meeting and this is to be discussed with the association as well as with the members of the different parties to see if an agreement can be reached so that there would be no necessity to bring in any further witnesses. We have heard several of these witnesses last spring on the old Bill C-40.

Now, I have heard that there have been discussions with the different parties but I have not heard if any decision has been reached.

On additional meetings and bringing in witnesses who have a desire to appear before us, I am in the hands of the committee.

Monsieur Lapointe, à propos du même rappel au Règlement?

Mr. Lapointe: I spoke this morning with two people from the CALPA organization, who are in the audience now, and our intention is to speak again after this meeting to see if they still wish to come as witnesses.

Mr. Murta: I see. I understand, Mr. Chairman, that we are adjourning for Christmas next Tuesday afternoon. Will we have a meeting on Tuesday with the witnesses or will this be the last meeting until after Christmas? Has the committee given any consideration to that?

Further to that—maybe you have already taken care of this—Eastern Flying Services Limited from Nova Scotia, has indicated they would like to appear before the committee. I am wondering whether or not we could set a time, possibly after Christmas, to hear them.

The Chairman: Yes, we have received an additional request. There was simply no use in going into the request until the decision of the committee had been reached. Also we only received the letter two days ago which did not give us time to make any further changes to the schedule.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Jeudi 15 décembre 1977

[Translation]

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Nous reprenons l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous avons parmi nous ce matin M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens, et M. L. Shields, avocat, conseiller général au ministère des Transport.

Comme M. McLeish n'a pas de déclaration d'ouverture à faire, nous allons immédiatement passer aux questions et je vais donner la parole en premier à M. McKenzie.

M. Murta: Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement.

Le président: M. Murta invoque le Règlement.

M. Murta: Je crois savoir que certaines personnes ont demandé à comparaître devant nous à propos du projet de loi à l'étude. Pouvez-vous nous dire si on a donné suite aux demandes qui ont été formulées?

Le président: Nous avons parlé de cela lors de la dernière réunion du comité directeur, nous en parlerons également avec l'association, ainsi qu'avec les députés des divers partis, en vue d'arriver à un accord, pour qu'il ne soit pas nécessaire de convoquer d'autres témoins. Plusieurs des témoins ont comparu au printemps dernier à propos du Bill C-40.

Je sais qu'il y a eu des discussions avec les divers partis, mais je ne sais pas si on est arrivé à une décision.

Je m'en remets aux membres du Comité s'ils désirent que nous nous réunissions à nouveau à propos du projet de loi et que nous convoquions d'autres témoins.

Mr. Lapointe, on the same point or order?

M. Lapointe: J'ai parlé ce matin avec deux membres de la CALPA, qui sont actuellement parmi le public, et je vais les rencontrer à nouveau après la réunion pour savoir s'ils désirent toujours comparaître à titre de témoins.

M. Murta: Je vois. Monsieur le président, je crois savoir que les vacances de Noël débutent dès mardi après-midi prochain. Nous réunirons-nous mardi pour entendre ces témoins, ou s'agit-il actuellement de notre dernière réunion avant Noël? Le Comité s'est-il penché sur ce problème?

D'autre part,—peut-être cette question est-elle déjà réglée,—la société Eastern Flying Services Limited, de la Nouvelle-Écosse, a fait part de son désir de comparaître devant le Comité. Serait-il possible de prévoir une réunion, après Noël peut-être, pour recevoir ces témoins?

Le président: Oui, nous avons reçu une autre demande. Cela ne servait à rien de l'étudier tant que le Comité n'avait pas pris de décision. Comme nous avons reçu la lettre il y a deux jours seulement, nous n'avons pas eu le temps de modifier le calendrier.

[Texte]

If the committee feels that they want the bill to be delayed until after the Christmas holidays, I see no objection. We should be returning on January 24. Next Tuesday would simply be impossible because there will be no one here. On Monday evening there is a scheduled meeting on Ports' policy, which many of the Transport members will want to attend, so that would leave that out. This will be our last meeting, I presume, before the Christmas recess.

Mr. McRae on a point of order.

Mr. McRae: There may be other witnesses—I can think of one specific instance—or groups that may want to make representations; that would still be possible if we are going to have future meetings on this, I assume?

The Chairman: Yes, they would simply have to send a letter to the clerk of the committee and we would consider those requests at a subcommittee meeting.

Mr. Mazankowski, you had a point of order.

• 0950

Mr. Mazankowski: No, I think it has been covered, Mr. Chairman.

The Chairman: All right, thank you.

Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, il serait peut-être bon qu'on ait une réunion du comité directeur aujourd'hui pour réviser les demandes des personnes désirant comparaître comme témoins.

Le président: Je n'y vois aucune objection, monsieur Lapointe. Si le Comité directeur désire se réunir cet après-midi, je suis d'accord, mais je sais que certains députés ont déjà pris des engagements pour cet après-midi. Personnellement, je serais libre à la fin de l'après-midi si cela convient aux autres membres du comité directeur. Ce serait à 16 h 30 ou 17 h 00, à mon bureau, pour quelques minutes. Would that be convenient, Mr. Benjamin?

The Chairman: We were asked to have a Subcommittee meeting around 4.30 p.m. or 5.00 p.m. this afternoon in my office, just to revamp the schedule for our return.

Mr. Benjamin: Before or after Christmas?

The Chairman: Well, the meeting will be held today just to establish scheduling for our return.

Mr. Benjamin: Yes, for our return after Christmas.

The Chairman: After Christmas.

Mr. Benjamin: Yes, I am easy.

The Chairman: Say 5.00 p.m.?

Mr. Benjamin: A few of the people will not show up.

Mr. Lapointe: 4.30 p.m.?

The Chairman: 4.30 p.m.? All right, 4.30 p.m. Mr. Mazankowski, would that be agreeable to you?

Mr. Mazankowski: If you still . . .

The Chairman: All right, fine. So 4.30 p.m., 448 West Block. That is it. Thank you, gentlemen.

Mr. McKenzie.

[Traduction]

Je ne vois pas d'objections à ce que l'étude du projet de loi soit reportée après les vacances de Noël, si tel est le désir du Comité. Il est prévu que nous revenions le 24 janvier. Il me semble tout simplement impossible d'organiser une réunion pour mardi prochain, vu qu'il n'y aura personne. Une réunion est prévue pour lundi soir prochain, à propos de la politique portuaire, et je sais d'ailleurs qu'un grand nombre de membres du Comité des transports veulent assister à cette réunion, si bien que la question est réglée. Ce sera notre dernière réunion, je présume, avant les vacances de Noël.

M. McRae désire invoquer le Règlement.

M. McRae: Peut-être y a-t-il d'autres témoins,—je pense à un exemple précis,—ou d'autres groupes qui désirent comparaître; je pense que cela leur sera toujours possible si nous prévoyons d'autres réunions à propos du projet de loi à l'étude.

Le président: Bien sûr, il leur suffit d'écrire au greffier du Comité et nous étudierons leur requête lors d'une réunion du sous-comité.

Monsieur Mazankowski, je pense que vous souhaitiez invoquer le Règlement.

M. Mazankowski: Non, je crois que cette question a déjà été couverte, monsieur le président.

Le président: D'accord, merci.

Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I think it would be useful to have a meeting of the steering committee today, in order to revise the requests from the persons that wish to appear as witnesses.

The Chairman: I have no objection, Mr. Lapointe. If the steering committee wants to meet this afternoon, I agree, but I know that some members have already made arrangements for this afternoon. Personally, I will be free towards the end of the afternoon if this is convenient to the other members of the steering committee. This will be at 4.30 p.m. or 5.00 p.m. in my office, and it will last a few minutes only. Cela vous convient-il, monsieur Benjamin?

Le président: On nous a demandé de tenir une séance du sous-comité dans mon bureau cet après-midi vers 16h30 ou 17 heures, afin de décider des dates de nos réunions après la reprise.

M. Benjamin: Avant ou après Noël?

Le président: Nous discuterons ce soir des réunions que nous tiendrons après Noël.

M. Benjamin: Après Noël.

Le président: Après Noël.

M. Benjamin: Bien, je suis d'accord.

Le président: Vers 17 heures?

M. Benjamin: Certains ne viendront pas.

M. Lapointe: A 16h30?

Le président: A 16h30? D'accord; monsieur Mazankowski, cela vous convient-il?

M. Mazankowski: Si vous pensez . . .

Le président: D'accord. Disons donc 16 h 30, à la pièce 448 de l'Édifice de l'ouest. Voilà. Merci, messieurs.

Monsieur McKenzie.

[Text]

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

On Clause 7.

Mr. McKenzie: I would like to speak to Mr. McLeish about clause 7 of the bill. I believe it involves a complaint I have received from St. Andrews Airways Limited in Manitoba. Proposed section 6(3)(a) says:

(a) issue any licence for a proposed

It is on page 10.

The Chairman: Excuse me, Mr. McKenzie. I have called clause 1. We will continue our general discussion on that clause.

Mr. McLeish.

Mr. McKenzie:

(a) issue any licence for a proposed scheduled commercial air service unless it is satisfied that the proposed air service is and will be required by the present and future public convenience

Now, I have received a letter from the attorney for St. Andrews Airways Limited, H. Derek Lloyd of the law firm of Tupper, Adams and Company. And it is a complaint about illegal air carrier operations in Manitoba. I will give you a copy of the document in just a moment.

In their statement, St. Andrews Airways Limited claims that:

Illegal air carriers operations are flourishing in northern Manitoba. These unlicensed carriers, bold enough in their law-breaking to converse with each other over the public airwaves as to the spoils of their respective ventures, defy the Transport Ministry and the regulations which support air safety. Their overt activity can only lead one to the conclusion that the government is knowingly acquiescent in its duty to uphold the standards of air safety; which duty is imposed by law. The acquiescence continues despite the Minister of Transport, the Ministry and the Canadian Transport Commission having been told of these operations on numerous occasions.

St. Andrews Airways Limited has also taken legal action against Eryou Management Limited. They have a statement of claim against Eryou Management Limited. So I will give you the letter from their attorney to me, Mr. McLeish, and their statement and memorandum on all the illegalities that are going on in northern Manitoba. I hope that you would investigate their complaints and I would like to have a report as soon as possible, please.

Were you aware of any of the situations or complaints from St. Andrews Airways Limited, Mr. McLeish, or any other airlines in Manitoba?

Mr. W. McLeish (Administrator, Canadian Air Transport Administration): No, I am not aware and I am not sure at this point whether these illegal operations are the concern of the

[Translation]

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Article 7.

M. McKenzie: Je voudrais interroger M. McLeish au sujet de l'article 7 du projet de loi. J'ai reçu une plainte de la société St. Andrews Airways Limited, au Manitoba. L'article 7(3) a) stipule que:

a) La Commission ne doit pas délivrer de permis à un service . . .

C'est à la page 10.

Le président: Excusez-moi, monsieur McKenzie, j'ai mis l'article 1 en délibération. Nous continuerons notre discussion sur cet article.

Monsieur McLeish.

M. McKenzie:

a) La Commission ne doit pas délivrer de permis à un service aérien commercial à horaire projeté à moins d'être convaincu que le service aérien projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public;

J'ai reçu une lettre de M. H. Derek Lloyd, de la société juridique Tupper, Adams et Compagnie, qui défend les intérêts de la société St. Andrews Airways Limited. Cette société dénonce une société aérienne du Manitoba dont les opérations ne sont pas légales. Je vous fournirai un exemplaire de ce document dans un moment.

Dans sa déclaration, la société St. Andrews Airways Limited prétend que:

Les opérations aériennes illégales sont légions dans le Nord du Manitoba. Ces transporteurs aériens, qui ne détiennent pas de permis, poussent l'audace à discuter entre eux sur les ondes des avatars de leurs entreprises respectives, défient le ministre des Transports et outrepassent les règlements de sécurité. Ces activités manifestes ne peuvent que nous mener à conclure que le gouvernement consent sciemment à ne pas faire respecter les normes de sécurité aérienne, alors que ce devoir lui est imposé par la loi. Le gouvernement continue de fermer les yeux, bien que le ministre des Transports, le ministère, ainsi que la Commission canadienne des transports, en aient été informés à plusieurs reprises.

La St. Andrews Airways Limited a également intenté des poursuites judiciaires contre la Eryou Management Limited. Ils ont déposé une plainte contre la Eryou Management Limited. Je vous transmettrai donc la lettre que m'a fait parvenir leur avocat, monsieur McLeish, ainsi que leur déclaration et une note sur toutes les irrégularités qui sont perpétrées dans le Nord du Manitoba. J'espère que vous ferez une enquête sur ces plaintes et j'aimerais que vous nous en fassiez rapport le plus tôt possible.

Étiez-vous au courant de la situation ou des plaintes déposées par la St. Andrews Airways Limited, monsieur McLeish, ou par une autre compagnie aérienne au Manitoba?

M. W. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens): Non, je ne suis pas au courant et je ne suis pas certain que ces opérations illégales relèvent de

[Texte]

CTC or Transport Canada. If it is an operation conducted by an unlicensed carrier, then this is a matter falling within CTC jurisdiction. As a matter of fact, our obligation rests in respect of carriers that hold operating certificates. If the carrier holds an operating certificate then we, of course, attempt to ensure that he complies with the specifications attached to the conditions of issue of an operating certificate. If it is an unlicensed carrier, our prime responsibility is in respect of the safe operation of the aircraft and this is then the responsibility of the pilot who is operating the aircraft. I will examine this document and see whether it is a Transport Canada or a CTC responsibility and take appropriate action.

• 0955

Mr. McKenzie: Would you say that clause 7 covers the issue that I have raised?

Mr. McLeish: I do not believe it does, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Clause 7(3)(b) also states:

(b) issue any licence for a proposed commercial air service, other than a scheduled commercial air service, unless it is satisfied that the proposed air service is and will be required by the public interest.

Mr. McLeish: Yes, here we are distinguishing between the types of licence issued by the CTC. I think the document that you have tabled speaks to illegal operations where a carrier has not been issued with a licence at all.

Mr. McKenzie: If that document does not come under your jurisdiction, will that come under Mr. Benson's?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McKenzie: Would you forward that document to him if your Department does not cover it?

Mr. McLeish: Yes, I will so do.

Mr. McKenzie: Right, thank you. That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. McLeish if he could give an estimate or a ball-park guess if he does not have an accurate figure of the average increased cost to a private airplane operator, say, flying an average number of miles and using airport facilities an average number of times. What would the increase average, rather than increase landing fees, if there were an increase in the tax on aviation gasoline? How much additional revenue will that mean to the Treasury, on an average?

Mr. McLeish: Are you speaking in respect of the concession charge on gasoline?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. McLeish: I believe the total anticipated amount is in the order of \$800,000 in a year.

[Traduction]

la compétence de la CCT ou du ministère des Transports. S'il s'agit d'un transporteur qui ne détient pas de permis, alors la question relève de la compétence de la CCT. À vrai dire, nous n'avons d'obligation qu'envers les transporteurs détenteurs de permis d'exploitation. Dans ce cas, alors, bien sûr, nous tentons de voir à ce que le transporteur respecte les normes attachées aux conditions de délivrance du permis. S'il s'agit d'un transporteur non licencié, alors, notre responsabilité principale est de nous assurer que l'aéronef est utilisé en toute sécurité, responsabilité qui devient celle du pilote aux commandes de l'avion. J'examinerai le document que voici pour voir s'il est de la responsabilité du ministère des Transports ou de celle de la Commission canadienne des transports de prendre les mesures appropriées.

M. McKenzie: Croyez-vous que l'article 7 prévoit le problème que je viens de soulever?

M. McLeish: Je ne crois pas, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: L'article 7(3)(b) stipule notamment que:

b) à un service aérien commercial projeté, autre qu'un service aérien commercial à horaire, à moins d'être convaincue que le service aérien projeté est et sera requis dans l'intérêt public.

M. McLeish: Il s'agit ici de faire une distinction entre les divers types de permis délivrés par la CCT. Je crois que le document que vous avez déposé se rapporte aux entreprises illégales, dans les cas où le transporteur ne s'est pas du tout vu délivrer de permis.

M. McKenzie: Si la situation révélée dans le document ne relève pas de votre compétence, relèvera-t-elle de la compétence de M. Benson?

M. McLeish: C'est exact.

M. McKenzie: Auriez-vous l'obligeance de lui transmettre le document si la situation ne relève pas de votre ministère?

M. McLeish: Oui, certainement.

M. McKenzie: Très bien, merci. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. McLeish s'il peut me dire, ou me donner une idée s'il ne le sait pas exactement, combien il en coûtera de plus, en moyenne, au pilote privé qui vole un nombre moyen de milles et qui utilise les installations aéroportuaires d'une façon moyenne. Quelle serait l'augmentation moyenne, si, plutôt que d'augmenter les frais d'atterrissage, on devait augmenter la taxe sur l'essence pour avion? En moyenne, combien le Trésor va-t-il percevoir de revenus additionnels?

M. McLeish: Parlez-vous des frais de concession sur l'essence?

M. Benjamin: Oui.

M. McLeish: Je crois que nous prévoyons recevoir un montant total de quelque \$800,000 par année.

[Text]

Mr. Benjamin: What would that average, say, for the average private airplane operator?

Mr. McLeish: I think, if I recall, and I would certainly like to double check this, 100 hours of flying would involve a cost of about \$40.

Mr. Benjamin: This would be somewhat less than what the original proposed increase in landing fees would be.

Mr. McLeish: I believe so.

Mr. Benjamin: I think the private airplane users will appreciate that.

Mr. Chairman, I would also like to move to the matter of the zoning that is involved in this bill for government airports which gives the Minister of Transport power to exercise control over development of land near an airport where, in the Minister's opinion, provincial authorities are unwilling or unable to act or where development presents a hazard. I would like by way of a preliminary remark, Mr. Chairman, to say that I approve of some kind of move such as that. I would like to ask Mr. McLeish if in the moving of a presently established airport to another location or the establishment of a new airport site there would be the authority in the Ministry or a combination of authority between the Ministry and a province or a municipality to enable you to have a safety zone or a green zone in which no other construction or development would be allowed within a half-mile or one-mile radius around that airport other than, perhaps, a golf course or a farmer's wheat field.

• 1000

Mr. McLeish: Yes, it is intended with respect to the zoning that compatible land use activity will be permitted around the airport.

Mr. Benjamin: If, for example, 10 or 20 years down the road you had to move the Regina airport, which I expect you are going to have to do, is the ministry or is the government now in the process of acquiring land, not only in Regina but anywhere else, many years in advance, leasing it back to farmers or whoever might be needing it and then if, as and when you need it you are able to do your construction of your airport sites, keep a hazard-free zone around it? Under this bill would you be able to start setting that sort of advanced planning in preparation?

Mr. McLeish: I believe that this would enable this to be done. However, at this time there is no policy to take such action, to land-bank for airports.

Mr. Benjamin: But would this bill allow you to do such a thing under the zoning provisions?

Mr. McLeish: I believe it would, that it would enable us to work out with a province the zoning of land for a future site of an airport. I believe it would.

Mr. Benjamin: Would this bill, in spite of what a province or a municipality might say or want to do, prevent the local developers, some of whom would put a house up in the middle of a runway if they could get away with it, from encroaching

[Translation]

M. Benjamin: Que représenterait cette augmentation pour le pilote privé?

M. McLeish: Si j'ai bonne mémoire, et j'aimerais vérifier, dans le cas de 100 heures de vol, le coût serait d'environ \$40.

M. Benjamin: Ce qui est un peu moins que ce que lui coûterait l'augmentation originale proposée des frais d'atterrissage.

M. McLeish: Je crois.

M. Benjamin: Je crois que les usagers des aéronefs privés en seront heureux.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la question du zonage des aéroports gouvernementaux, puisque le présent projet de loi accorde au ministre des Transports le pouvoir de surveiller l'utilisation du terrain près d'un aéroport lorsque, de l'avis du ministre, les autorités provinciales ne veulent pas ou sont incapables d'agir, ou dans les cas où l'utilisation du terrain pourrait constituer un danger. Pour commencer, monsieur le président, j'aimerais dire que j'approuve une telle disposition. J'aimerais demander à M. McLeish si, lors du déménagement d'un aéroport à un autre endroit, ou lors du choix de l'emplacement d'un nouvel aéroport, le ministère aurait toute l'autorité voulue ou si l'autorité serait partagée entre le ministère et la province, ou une municipalité, afin de réserver une zone de sécurité ou un espace vert où il serait interdit d'installer, à moins d'un demi-mille ou dans un rayon d'un mille de l'aéroport, autre chose qu'un parcours de golf ou des champs de blé.

M. McLeish: Les règlements de zone permettront une utilisation compatible des terrains adjacents à l'aéroport.

M. Benjamin: S'il doit déplacer l'aéroport de Regina dans dix ou vingt ans, ce qui se produira certainement, à mon avis, le ministère ou le gouvernement est-il déjà en train d'acquérir des terrains, non seulement à Regina, mais n'importe où ailleurs, de les louer à bail à des agriculteurs ou à d'autres personnes, afin de pouvoir plus tard y construire des aéroports? En vertu du projet de loi, seriez-vous capable d'effectuer une planification de ce genre?

M. McLeish: Je crois que le projet de loi le permettrait. Cependant, pour l'instant, nous n'envisageons pas de prendre de telles mesures, de créer des banques de terrain pour les aéroports.

M. Benjamin: Mais les dispositions ayant trait au zonage vous permettraient-elles de le faire?

M. McLeish: Je crois que oui, je crois que nous pourrions décider, de concert avec la province, du zonage de terrains en vue de la construction éventuelle d'un aéroport.

M. Benjamin: Le projet de loi actuel, en dépit de la volonté d'une province ou d'une municipalité, pourrait-il empêcher les promoteurs locaux, dont certains construiraient une maison en plein milieu d'une piste d'atterrissage s'ils le pouvaient, d'em-

[Texte]

upon presently established airport properties as well as what you might intend to do in the future?

Mr. McLeish: That is the intention of the bill. Where a province is unable or unwilling to take zoning action to protect an airport, an existing airport, against encroachment, then it is possible for the federal government to do so.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I agree with that kind of preparation for present airports and particularly for future ones. I agree with that but in the matter of compensation for people, I understand the bill has a two-year time limit in which a person can apply for compensation after application of land zone regulations, and that presents a problem for those affected by land zone regulations applied to airports that have not yet been constructed. They do not know the full impact until airplanes start flying, and compensation is limited to the original owner or lessee of those lands. What if the original owner or lessee dies within that two-year time period, the two-year period in which he has to apply for compensation? Do his heirs or his estate become entitled to it then? Is it passed on? Do these same restrictions apply to the heirs of the estate, and if not, why not the compensation? I know it may take you several years to arrive at agreement and settlement with owners of what will undoubtedly be farmland, and in calculating compensation, two years can elapse and the appreciation of that land is considerable if it is still to be used for farming or some other purpose. Is that taken into account in the compensation figure?

Mr. McLeish: In answer to your first question, I would have to check with my colleagues. Mr. Moffatt, would you care to come forward, please?

The Chairman: This is Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning. Mr. Moffatt.

• 1005

Mr. R. Moffatt (Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. If I understand your question, it refers to the timing of the federal government initiative to zone the land. It is my understanding that the government would only zone the land at the time it was required to be zoned. For example, on the existing Pickering site, we would not likely want to stop any incompatible use that is in existence right now around that site, but when the airport would become operational, then we would apply the zoning at that time; the two years would date from then, not from now. From the time the government placed the zoning regulations on that property, there would be two years in which the individual would be able to make his claim.

Mr. L. Shields (Solicitor, Departmental General Counsel, Department of Transport): The representative of the owner, yes, would have the title to it.

Mr. Moffatt: Or the representative, yes.

[Traduction]

piéter sur les terrains d'aéroports existants ou sur les terrains où vous avez l'intention d'en construire dans l'avenir?

M. McLeish: C'est exactement l'intention du projet de loi. Lorsqu'une province ne peut ou ne veut pas établir de règlements de zonage pour protéger l'emplacement d'un aéroport contre des empiètements de ce genre, le gouvernement fédéral peut le faire.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis d'accord avec le genre de mesures que l'on veut prendre pour les aéroports actuels, et surtout pour les aéroports futurs. Je suis d'accord, mais pour ce qui est de l'indemnité offerte, je pense que toute personne concernée doit présenter une demande d'indemnité dans une limite de deux ans après la mise en vigueur des règlements de zonage. Cela pose un problème, cependant, pour les personnes visées par des règlements de zonage portant sur des aéroports qui n'existent pas encore. Elles ne connaissent pas toutes les répercussions avant que les avions ne commencent à y atterrir, et cette indemnité n'est offerte qu'au propriétaire ou au locataire original des terrains. Qu'arrive-t-il si le propriétaire ou le locataire meurt avant la fin de cette période de deux ans au cours de laquelle une demande d'indemnité doit être faite? Ses héritiers y ont-ils droit? Cette indemnité est-elle transférée? Les mêmes restrictions s'appliquent-elles aux héritiers et, sinon, pourquoi n'accorderait-on pas cette indemnité? Je sais qu'il faudra probablement plusieurs années pour conclure une entente avec les propriétaires de terres agricoles, et pour calculer l'indemnité. Ces deux années peuvent s'écouler et l'évaluation de ces terrains est très importante s'ils doivent encore servir à l'agriculture ou à d'autres fins. En tient-on compte lorsqu'on calcule l'indemnité?

M. McLeish: Il faudra que je vérifie cela avec mes collègues, pour répondre à votre première question. Monsieur Moffatt, pourriez-vous venir à la table, s'il vous plaît?

Le président: Voici M. R. Moffatt, directeur de la région de l'Ontario (air), Planification des systèmes. Monsieur Moffatt.

M. R. Moffatt (directeur, région de l'Ontario (air), Planification des systèmes): Merci, monsieur le président. Votre question porte en fait sur le moment où le gouvernement fédéral décide d'appliquer un règlement de zonage à un terrain. Le gouvernement ne l'appliquerait que lorsque ce serait nécessaire. Par exemple, nous n'interdirions pas au propriétaire d'un terrain à Pickering de continuer à l'occuper, même si l'utilisation qu'il en fait est incompatible. Cependant, nous appliquerons un règlement de zonage à ces terrains au moment de l'ouverture de l'aéroport; et le délai de deux ans commencerait à partir de cette date. Le propriétaire ou locataire du terrain touché par le règlement de zonage aurait alors deux ans pour présenter une demande d'indemnité.

M. L. Shields (avocat, conseiller général, ministère des Transports): Le représentant du propriétaire pourrait le faire...

M. Moffatt: Ou un représentant, oui.

[Text]

Mr. Shields: . . . you know, if it imposed on the owner, on what he was doing.

The Chairman: Order, please. You will have to relate your answer to one of the witnesses so we could pick it up on the microphone.

Mr. Benjamin: Well, I think that answers part of my question, Mr. Chairman. What about the passing on of the access to compensation, whether it is an heir or an estate, or any appreciation of the value of farmland or any other facility? Will that be automatically covered once this bill is passed?

Mr. Moffatt: I would have to pass that on to my legal colleague, Mr. Shields.

The Chairman: Mr. Shields.

Mr. Shields: The regulation would impose a specific restriction on the owner or the lessee, that is, the person who is holding the land. If in the interim the owner died, well then his representative would be entitled to pursue the matter, but it is imposed upon the owner or the person who is the lessee of the land, in respect of what he is then doing, not some future thing; he is restricted in respect of what he is then doing. So, in this way compensation is not provided for any possible thing that he might imagine that he might do with the land in the future. No compensation in that respect, but only in respect of the restrictions that are imposed on what he is then doing; what he is prevented from doing at that time. So in that way, it goes to the owner or the present lessee and naturally if he died, his representative would have the title to it.

The Chairman: Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman. I was thinking of a current situation. What effect would this bill have in relation to Thunder Bay? That city has installed sewer and water services in the Stanley Park area near the airport against the wishes of the province and the federal authorities. The residents there applied to subdivide their property because of the financial burden that was imposed by the installation of those various and sundry facilities. Now, if the federal authority imposes land zone regulations, in that particular instance would the residents there receive some compensation under the provisions of Bill C-4?

The Chairman: Mr. Shields.

Mr. Shields: Mr. Moffatt.

The Chairman: Mr. Moffatt.

Mr. Moffatt: Perhaps I could ask in clarification if the province would have paid compensation under similar circumstances?

Mr. Benjamin: I do not think so.

Mr. Moffatt: Well, then, I suggest that the federal government would not either, because there is no intention in this bill for the federal government to be more generous in its compensation policy than the province would be under similar circumstances.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski.

[Translation]

M. Shields: . . . si cela nuisait aux activités du propriétaire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous devez transmettre vos réponses à l'un des témoins, afin que nous puissions les enregistrer sur le même microphone.

M. Benjamin: Cela répond en partie à ma question, monsieur le président. Et que se passe-t-il lorsque la propriété passe à un héritier ou à la succession, ou lorsqu'il y a eu accroissement de la valeur du terrain ou des installations? Est-ce que ces cas seront couverts automatiquement lorsque le projet de loi aura été adopté?

M. Moffatt: Je vais laisser mon conseiller juridique vous répondre; monsieur Shields.

Le président: Monsieur Shields.

M. Shields: Le règlement imposerait une restriction précise au propriétaire ou au locataire, c'est-à-dire à la personne qui occupe le terrain. Si, entre-temps, le propriétaire mourait, son représentant pourrait poursuivre l'affaire, mais cette indemnité est accordée au propriétaire ou au locataire, auquel on interdit de poursuivre une utilisation incompatible. Il ne s'agit donc pas d'une utilisation future du terrain. Le propriétaire n'a donc pas droit à une indemnité pour une utilisation future de son terrain. L'indemnité n'est accordée que lorsque le règlement restreint l'utilisation qu'il fait déjà de son terrain. Elle est donc accordée au propriétaire ou au locataire, et en cas de décès, elle serait naturellement remise à son représentant.

Le président: Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président . . . Je pensais à un cas en particulier. Quelles conséquences aurait ce projet de loi pour Thunder Bay? Cette municipalité a installé un système d'égouts et d'adduction d'eau dans la région du parc Stanley, près de l'aéroport, malgré l'opposition de la province et des autorités fédérales. Les résidents de cette région ont demandé qu'on subdivise leurs propriétés en raison du fardeau financier que représente l'installation de ces services. Si l'autorité fédérale applique un règlement de zonage à cette région, les résidents auraient-ils droit à une indemnité en vertu des dispositions du Bill C-4?

Le président: Monsieur Shields.

M. Shields: Monsieur Moffatt.

Le président: Monsieur Moffatt.

M. Moffatt: Puis-je vous demander si la province aurait versé une indemnité dans des circonstances semblables?

M. Benjamin: Je ne le pense pas.

M. Moffatt: A mon avis, le gouvernement fédéral n'en verserait pas non plus, parce que nous n'avons pas l'intention de forcer, par ce projet de loi, le gouvernement fédéral à adopter une politique d'indemnisation plus généreuse que celle des provinces.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman. Could I ask Mr. McLeish to explain the purport of Clause 7? It has been touched on briefly by Mr. McKenzie. As I understand it, it states that the Commission—meaning the Canadian Transport Commission—can grant a licence to a proposed scheduled commercial air service based on present and future public convenience and necessity, whereas, on the other hand, it can issue a licence for a proposed commercial air service on the basis of public interest. What is the difference between “the public interest” and “the present and future public convenience and necessity,” and why is it necessary to tinker with this particular clause?

• 1010

Mr. McLeish: The demonstration of future public convenience and necessity is the tougher of the two requirements.

Mr. Mazankowski: Tougher in terms of getting a licence?

Mr. McLeish: Yes. It is my understanding that the committee invites comment with respect to future public convenience and necessity, whereas with respect to public interest it does not. So there can be interventions in the case of the former and not in the latter.

Mr. Mazankowski: Interventions in the case of the scheduled carrier?

Mr. McLeish: In case of licenses issued under the condition of present and future public convenience and necessity.

Mr. Mazankowski: What about in the case of public interest?

Mr. McLeish: On public interest, my understanding is that it is not normal for interventions to be permitted on applications.

Mr. Mazankowski: Is that the rule that is now applied?

Mr. McLeish: Well, if we go back to prior to the last major amendment to the Transport Act, it was then the policy to issue licenses for scheduled services, class 1 and class 2 services, in the name of present and future public convenience and necessity and all other licenses were issued in the name of public interest.

After the amendment to the act early in this decade, it transpired that all licenses were being issued in the name of present and future public convenience and necessity. This was done without consultation with the Department of Transport.

Mr. Mazankowski: Without?

Mr. McLeish: Without consultation with the Department of Transport.

Now the Department of Transport with respect to its resource allocation has for two decades or more been prioritizing its resource allocation for essential services and such essential services were those that were licensed by the committee in the name of present and future public convenience and necessity. As a result it was possible for all class 1 and class 2 services to then have a well developed program for the provision of facilities. Since the change by the commission in its

[Traduction]

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président. M. McLeish pourrait-il m'expliquer le but visé à l'article 7? M. McKenzie en a parlé brièvement. Selon moi, il stipule que la Commission—c'est-à-dire la Commission canadienne des transports—peut délivrer un permis à un service aérien commercial à horaire projeté, s'il est requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public, et à un service commercial aérien projeté, s'il est requis dans l'intérêt public. Quelle différence y a-t-il entre «l'intérêt public» et «la commodité et les besoins présents et futurs du public», et pourquoi est-il nécessaire de modifier cet article?

M. McLeish: Ce qui est le plus difficile, c'est de démontrer que le service est requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

M. Mazankowski: C'est-à-dire pour obtenir un permis?

M. McLeish: Oui. Je crois que le Comité sollicite des commentaires lorsqu'il s'agit de la commodité et des besoins présents et futurs du public, mais non dans le cas de l'intérêt public. On peut donc intervenir dans le premier cas, mais non dans le deuxième.

M. Mazankowski: On peut intervenir lorsqu'il s'agit d'un service aérien à horaire?

M. McLeish: Lorsqu'un permis est délivré parce que le service est requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

M. Mazankowski: Et lorsqu'il est requis dans l'intérêt public?

M. McLeish: On n'a pas l'habitude, dans ce cas, d'autoriser des interventions.

M. Mazankowski: C'est la règle maintenant?

M. McLeish: Avant la dernière modification importante de la Loi sur les transports, on délivrait des permis à des services à horaire, de catégories 1 et 2, pour la commodité et les besoins présents et futurs du public, et tous les autres permis étaient délivrés dans l'intérêt public.

Après la modification apportée à la loi au début de la présente décennie, on a appris que tous les permis étaient délivrés pour la commodité et les besoins présents et futurs du public, et ce, sans qu'on consulte le ministère des Transports.

M. Mazankowski: Sans le consulter?

M. McLeish: Oui.

Depuis au moins deux décennies, le ministère des Transports, en répartissant ses ressources, accorde la priorité aux services essentiels, c'est-à-dire ceux qui ont reçu un permis du comité pour la commodité et les besoins présents et futurs du public. Tous les services de catégories 1 et 2 jouissaient donc d'un programme bien structuré pour la fourniture d'installations. Depuis que le Commission a modifié sa politique en matière de permis, il est plus difficile pour le ministère des

[Text]

approach to licensing, it is more difficult for the Department of Transport to have under the law the requirement to set priorities for resource allocation. It is for this reason, primarily, that this amendment is being proposed to the Aeronautics Act.

Mr. Mazankowski: So it draws the Ministry of Transport in to quantifying and establishing the fulfilment of the requirements of future public convenience and necessity. Is that correct?

Mr. McLeish: That is correct; it does.

Mr. Mazankowski: So MOT can superimpose its will on the deliberations of the CTC.

Mr. McLeish: No, in no way at all. Assuming that there was a differentiation made by the CTC in the conditions precedent for the issue of licenses distinguishing between essential services, the scheduled services, and other types of operations, this enables the Department of Transport to set its priorities for the facilities to support the essential services more easily, but in no way would this enable the Department of Transport to interfere with the judgments being made by the CTC.

Mr. Mazankowski: But in terms of setting the policy guidelines it becomes their prerogative; MOT has more of a hand and more of a role to play in it under the provisions of this act as compared to former acts.

• 1015

Mr. McLeish: If you wish to view it that way; but I believe that it is not discriminatory: I think it is quite well balanced and ...

Mr. Mazankowski: I am not suggesting that it is. That certainly was not my motive in placing the question. I was just simply trying to determine in my own mind why this provision is in there and what improvement of what change it will make in terms of administering that particular provision.

Mr. McLeish: One of the difficulties at the moment is that the Department of Transport is obliged to provide facilities to enable a carrier to conduct its operation as it is licenced by the CTC; and with the increasing cost of such facilities and the increasing demand, it is no longer possible. Not that it was ever possible for the Department of Transport to provide all the facilities needed: it has always had to have a system of setting priorities; but I think it is only natural that these priorities should be set to support what are considered to be the essential services, and those that are schedules, where the operator is obliged to provide a degree of regularity and reliability on a daily or weekly basis, as the case may be—or hourly, in some instances.

It certainly would facilitate the Department's abilities to set these priorities for the essential services primarily.

Mr. Mazankowski: If we were dealing with charters, for example, the criteria would be based upon the public interest. Is that correct? Am I correct in assuming that?

Mr. McLeish: Yes, that is correct.

[Translation]

Transports d'établir des priorités dans la répartition des ressources, en vertu de la loi. C'est surtout pour cette raison que nous proposons cette modification à la Loi sur l'aéronautique.

M. Mazankowski: Le ministère est donc obligé de quantifier les besoins présents et futurs du public et d'y répondre. N'est-ce pas?

M. McLeish: Oui.

M. Mazankowski: Le ministère peut donc faire ce qu'il veut, malgré les décisions de la CCT.

M. McLeish: Pas du tout. Si la CCT établit, dans les conditions à remplir pour recevoir un permis, une distinction entre les services essentiels, les services à horaire, et d'autres genres d'activités, il est plus facile pour le ministère des Transports d'établir ses priorités et de fournir les installations nécessaires aux services essentiels, mais cela ne lui permet pas d'intervenir dans les décisions prises par la CCT.

M. Mazankowski: Le ministère a cependant un rôle plus important à jouer dans l'établissement des directives en vertu des dispositions de cette loi, par comparaison aux lois antérieures.

M. McLeish: Vous êtes libre de l'envisager de cette façon; j'estime quant à moi que cette mesure n'est pas discriminatoire, qu'elle est parfaitement équilibrée et ...

M. Mazankowski: Je n'ai jamais dit cela et ce n'est pas la raison pour laquelle j'ai posé cette question. Je voulais simplement savoir pourquoi cette disposition a été incluse ici et quelles seraient les modifications ou améliorations qu'elle apporterait.

M. McLeish: Une des difficultés que nous éprouvons à l'heure actuelle découle du fait que le ministère des Transports est tenu de mettre à la disposition des transporteurs les installations dont ils ont besoin, conformément au permis qui leur a été délivré par la Commission canadienne des transports. Or, ceci devient impossible en raison de l'augmentation du coût de ces installations, ainsi que de l'extension de la demande. D'ailleurs, le ministère des Transports n'a jamais été à même de fournir la totalité des installations, il a toujours fallu établir des priorités: il n'est que normal que ces priorités soient établies en fonction des services essentiels, notamment en ce qui concerne les vols réguliers, que les transporteurs sont tenus d'assurer selon un horaire fixe.

Cela faciliterait certainement l'établissement de ces priorités en ce qui concerne les services essentiels.

M. Mazankowski: S'il s'agissait des vols nolisés, les critères retenus seraient fonction de l'intérêt public, n'est-ce pas?

M. McLeish: Exactement.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Therefore, it would be the easier route of obtaining a licence, to put it in the jargon that you used in your earlier answer.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Mazankowski: Is it then fair to assume that, given that fact, the MOT could, in fact, issue a policy directive to the CTC to assert a government policy in the area of charters? If, for example, the government was disposed to free up and make more accessible the operations of domestic charters, that then could be a policy directive from the MOT and the CTC would then probably follow along the lines of that directive. Would I be correct in assuming that, Mr. McLeish?

Mr. McLeish: I do not believe so because, at the present time, the CTC, as a matter of fact, has the freedom to decide licencing issues under the terms of the transportation act.

Mr. Mazankowski: When they did consider the expansion of the ABCs for domestic purposes they did accept interventions, as matter of fact—all the major airlines, the consumer groups . . .

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Mazankowski: So, really, is it the prerogative of the CTC to relax the rules in terms of its method of reaching a decision?

Mr. McLeish: I believe it is.

Mr. Mazankowski: So, really, they did not, in effect, follow the route that you outlined in your answer to my first question?

Mr. McLeish: In that particular instance, they were not in the process of granting licences. That is a separate issue.

Mr. Mazankowski: What they were doing was establishing a policy guideline for the purpose of . . .

Mr. McLeish: Which will ultimately be reflected in the CTC's regulations.

Mr. Mazankowski: I see.

The Chairman: This will have to be your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay.

The responses that the Minister gave us in the last hearings indicated that this legislation was primarily aimed at dealing with foreign carriers. As a matter of fact, the past-due accounts, the disputed accounts, and the problem areas essentially involve the foreign carriers.

• 1020

What we were wondering, Mr. Chairman, is why we have come up with what appears to be a fairly harsh piece of legislation which is going to not only tighten up the operations with regard to foreign carriers but also impose a rather heavy burden on domestic carriers. Would it not have been possible to bring in an amendment or a separate piece of legislation to deal with the foreign carriers and thereby eliminate what we

[Traduction]

M. Mazankowski: Ce serait donc la façon la plus simple d'obtenir un permis.

M. McLeish: C'est exact.

M. Mazankowski: Dans ce cas, le ministère des Transports pourrait adresser une directive à la Commission canadienne des transports, exposant la politique du gouvernement relative aux vols nolisés, n'est-ce pas? Ainsi, si le gouvernement décidait de promouvoir les vols nolisés intérieurs, cette décision pourrait faire l'objet d'une directive du ministère des Transports, laquelle directive serait sans doute respectée par la Commission canadienne des transports, je suppose. Ai-je raison, monsieur McLeish?

M. McLeish: Je ne crois pas qu'à l'heure actuelle la Commission canadienne des transports, aux termes des dispositions de la Loi sur les transports, soit libre de se prononcer sur les questions relatives à l'octroi de permis.

M. Mazankowski: En acceptant d'augmenter le nombre de vols nolisés à réservation à l'avance pour les vols intérieurs, ils vont implicitement accepter des interventions; d'ailleurs, les principales sociétés aériennes, ainsi que les groupes de consommateurs . . .

M. McLeish: C'est exact.

M. Mazankowski: La Commission canadienne des transports est-elle libre d'assouplir ses propres critères de prise de décision?

M. McLeish: Je crois bien que oui.

M. Mazankowski: Donc, en réalité, ils n'ont pas suivi la méthode que vous évoquiez en réponse à ma première question.

M. McLeish: Il ne s'agissait pas, dans ce cas, d'accorder des permis. C'est une autre question.

M. Mazankowski: Ils auraient établi des directives ayant pour objet de . . .

M. McLeish: Les directives qui seront éventuellement traitées dans les règlements de la Commission canadienne des transports.

M. Mazankowski: Je vois.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Très bien.

D'après les réponses fournies par le ministre lors de nos dernières réunions, cette loi vise essentiellement les compagnies aériennes étrangères. En fait, les comptes échus, les comptes litigieux et les autres problèmes concernent essentiellement les compagnies étrangères.

Je me demande donc pourquoi, monsieur le président, on nous présente un projet de loi aussi rigide, qui va non seulement restreindre les activités des compagnies étrangères mais également imposer un fardeau assez lourd aux compagnies intérieures. Ne serait-il pas possible de présenter un amendement ou un autre projet de loi distinct pour réglementer les activités des compagnies étrangères, ce qui réduirait considéra-

[Text]

consider unnecessary bureaucracy in terms of administering and enforcing the provisions of this Act on the domestic carriers?

An hon. Member: I do not believe it is possible to do it under the Aeronautics Act.

Mr. Mazankowski: But the problems did not exist with domestic carriers, as your Minister has pointed out in previous testimony. The problem arose primarily because of the difficulties MOT had in collecting accounts from foreign carriers, en route fees and other service fees. As a matter of fact, as I recall, there were three major carriers that were past due for a considerable amount of money and for a considerable length of time. It was in the courts and there were disputes over whether or not the charges were in fact legitimate in the eyes of the carrier.

We have a fairly wide-ranging and all-encompassing piece of legislation which is going to be imposed on the domestic carriers. Quite frankly, they have been quite burdened with bureaucratic red tape and it seems that this is just another measure and another step in that direction.

I am sorry, Mr. Chairman, if I have extended my time. Perhaps I will have another opportunity to develop this question and perhaps Mr. McLeish might want to respond.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Daudlin.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with the greatest respect, I think Mr. McLeish did want to respond, perhaps briefly.

The Chairman: A brief response, Mr. McLeish?

Mr. McLeish: I was just going to state that you recalled correctly in respect of what Mr. Lang said. It was really precipitated by three foreign carriers. In investigating the mechanisms, and in attempting to ensure that we have appropriate legislation for the future with regard to these carriers, this is the requisite way to proceed under the Aeronautics Act.

I would just add that with respect to its application the Minister would be given the authority to make regulations, and that the making of the regulations would then be subject to our normal practices of consultation with the industry. So I believe there would be ample protection accorded the industry.

Mr. Mazankowski: No right of appeal, though.

The Chairman: Mr. Daudlin, please.

Mr. Daudlin: Thank you, Mr. Chairman. I also recall some of the statements made by the Minister at previous times and dealing specifically with clause 2 of the bill. I expressed some concern and was trying to obtain from the Minister some particularization as to the need for the amendment in paragraph (a) adding the words "during flight" with regard to the ability to charge for the facilities or services being used.

[Translation]

blement toutes les formalités administratives qui vont devoir être instaurées pour faire observer les dispositions de cette loi par les compagnies intérieures?

Une voix: Je ne pense pas que cela soit possible dans le cadre de la Loi sur l'aéronautique.

M. Mazankowski: Mais votre ministre a lui-même fait remarquer, lors d'une séance précédente, que ces problèmes ne concernaient pas les compagnies intérieures. En effet, c'est surtout auprès des compagnies étrangères que le ministère des Transports a du mal à percevoir les droits qu'elles doivent lui verser. En fait, si je me souviens bien, trois importantes compagnies aériennes avaient accumulé une dette considérable depuis de nombreuses années. Des procès ont eu lieu car le litige concernait la légitimité des droits que la compagnie était tenue de verser.

Nous avons ici un projet de loi très vaste dont les dispositions vont être imposées aux compagnies intérieures. Très franchement, je trouve que leurs activités sont déjà suffisamment entravées par toute cette paperasserie et je crains que ce projet de loi ne fasse qu'aggraver la situation.

Je m'excuse, monsieur le président, d'avoir dépassé mon temps, mais j'espère que j'aurai l'occasion de revenir sur cette question à laquelle j'aimerais que M. McLeish me fournisse une réponse.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Daudlin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que M. McLeish a une brève réponse à me donner.

Le président: Vous avez une brève réponse, monsieur McLeish?

M. McLeish: Je voulais simplement vous dire qu'il est exact que M. Lang a fait cette déclaration. Elle avait d'ailleurs été précipitée par les activités de trois compagnies étrangères. Par ailleurs, j'aimerais vous assurer que nous avons étudié les mécanismes existants et que nous avons essayé de préparer un projet de loi qui, à l'avenir, devrait nous permettre de traiter avec ces compagnies.

J'aimerais également ajouter, en ce qui concerne l'application de ce projet de loi, que le ministre aura le pouvoir d'arrêter des règlements et que ces derniers feront, comme d'habitude, l'objet de nombreuses consultations auprès de l'industrie concernée. Je suis donc convaincu que celle-ci sera suffisamment protégée...

M. Mazankowski: Mais il n'y a toutefois pas de droit d'appel.

Le président: Monsieur Daudlin.

M. Daudlin: Merci, monsieur le président. Je me souviens également de certaines déclarations faites par le ministre au sujet de l'article 2 du projet de loi, dont le libellé me préoccupait un peu; je lui avais demandé de m'expliquer le bien-fondé de l'amendement apporté au paragraphe a), qui consiste à ajouter les mots: «durant l'envolée» relativement au pouvoir d'imposer des taxes pour les installations et les services fournis.

[Texte]

I take it that the requirement for the in flight specification was necessary to include things like en route charges referred to by my friend Mr. Mazankowski. But I have some concern, quite frankly, with regard to the generality that is admissible under a phrase like that and I would like to pursue it.

For instance, I wonder if it would be possible under legislation like this to contemplate the possibility of general aviation, indeed private owners, being charged for the use of DOR in a flight from Ottawa to Toronto, the use of NDBs or, indeed, for calling a radio facility in Trenton en route in order to determine what the en route weather might happen to be. Do I anticipate something that is not capable under this . . .

• 1025

Mr. McLeish: I believe under the act as it exist now that it is possible for the Minister to set such charges. I think the differentiation here is that under the proposed amendment it would then make it mandatory for a person to pay the charges, and that is what is lacking in the wording of the existing act. Concerning the setting of charges, the Minister is able to do this now and, as a matter of fact, the Department of Transport has been conducting consultative discussions with the industry for over two years now with respect to the planning for future charges, en route and terminal.

These negotiations and discussions are taking place with the industry with the intention of developing a plan which would recognize to what extent the costs are being incurred by the various elements of the aviation industry, to what extent these users should pay, and to what extent the national benefit of Canada is involved so that we can find a proportion between these two prime users of aviation services.

Mr. Daudlin: I am interested, Mr. McLeish, in your indicating that in fact these consultations are going on. I am concerned that there is, in your view, the possibility of the kind of charges could be contemplated that I put to you.

If it is possible now and if there is contemplation of charging en route for use of DOR facilities or navigational aids of some kind to use a more general term, with whom are you discussing the possibility, for instance, of this vis-à-vis the proportionate charge to be borne when it comes to general aviation and, indeed, down to pleasure and private aviation?

Mr. McLeish: Our discussions have been taking place with a number of associations: The Air Transport Association of Canada, Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Business Aircraft Association, et cetera.

Mr. Daudlin: Have you indicated to them in these discussions that you are contemplating the possibility of charging for en route facilities?

Mr. McLeish: Yes, we have.

Mr. Daudlin: I am concerned about how the regulations would be allowed, Mr. Chairman or how the legislation would be contemplated to be used in terms of charging for facilities particularly at airports like Toronto vis-à-vis airports like Windsor. Is it contemplated that there are going to be charges

[Traduction]

J'en conclus qu'il a été nécessaire de préciser «durant l'envolée» afin d'inclure ces taxes de route dont parlait tout à l'heure M. Mazankowski. Je m'inquiète cependant de la généralité de cette expression et j'aimerais avoir quelques précisions.

Je me demande pas exemple si, selon ce projet de loi, il serait possible que des propriétaires privés soient tenus de payer une taxe pour utiliser un DOR entre Ottawa et Toronto, utiliser un NDB ou, encore, appeler, en vol, un service radio à Trenton pour savoir quel temps il fera pendant l'envolée. Peut-on prévoir cela?

M. McLeish: Selon la loi actuelle, le ministre peut imposer de telles taxes. Toutefois, selon l'amendement proposé, la personne sera obligée de payer la taxe et c'est cette obligation qui manquait à la loi actuelle. Le ministre peut donc, dorénavant, imposer des taxes et, en fait, le ministère des Transports consulte l'industrie depuis plus de deux ans afin de déterminer les taxes qui seront imposées pendant l'envolée et dans l'aéroport.

Ces discussions se poursuivent avec les représentants de l'industrie dans le but d'arrêter un plan qui tiendrait compte de l'importance des coûts actuellement assumés par les différents éléments de l'industrie de l'aéronautique; il s'agit également de déterminer dans quelle mesure les usagers devraient participer aux frais et dans quelle mesure cela sert l'intérêt du pays. L'objectif final est de parvenir à un juste équilibre entre ces deux catégories d'utilisateurs des services aéronautiques.

M. Daudlin: Ces consultations m'intéressent tout particulièrement, monsieur McLeish. Vous me dites qu'il est possible que ce genre de taxe soit imposé à l'avenir.

Toutefois, j'aimerais savoir avec qui vous discutez de cette possibilité d'imposer des taxes pour l'utilisation de DOR ou d'autres instruments. J'aimerais savoir comment vous allez établir un juste équilibre entre les taxes imposées aux compagnies aériennes ordinaires et celles imposées aux pilotes privés?

M. McLeish: Nous avons eu des consultations avec un certain nombre d'associations: l'Association du transport aérien du Canada, l'Association des propriétaires et pilotes canadiens, l'Association canadienne des avions commerciaux, etc.

M. Daudlin: Leur avez-vous fait part de votre intention d'imposer des taxes pour l'utilisation d'équipement pendant l'envolée?

M. McLeish: Oui.

M. Daudlin: Je me demande alors comment seront définis ces règlements et comment la loi devra être appliquée si l'on veut taxer l'utilisation d'installations dans des aéroports comme Toronto, par opposition à des aéroports comme Wind-

[Text]

determined out of Ottawa, or that managers and local facilities are going to have the opportunity to determine themselves what charges should be made for the facilities available?

Mr. McLeish: No. We have been attempting to assemble the actual costs of the operation of all the services that are provided, through the development of an appropriate cost accounting procedure, and then developing a policy as to what extent these charges should be borne by the various elements of the aviation community in consultation with them. I expect that the charges will be established by regulation here in Ottawa. This will not allow the regions to set charges indiscriminately.

• 1030

Mr. Daudlin: What safeguards do you contemplate would exist in order to prohibit the use of these regulatory charges as an indirect method of removing private and general aviation from those facilities that you chose to keep particularly available to the airline industry alone or to the heavier aviation industry, if I can imprecisely describe it as that?

Mr. McLeish: Can I clarify your question? Are you asking me if we would use charges to control the entry of private aviation into certain terminal areas? Is that what you are suggesting?

Mr. Daudlin: More specifically, I am wondering whether or not there is going to be any safeguard to prevent the use of charges as a deterrent for the use by general aviation of particular facilities.

Mr. McLeish: I have seen reports that this is our intention but to date this has not been our intention. Our intention is to set charges for services provided, and if there is a need to regulate general aviation with respect to its sphere of operations, then we will face up to that.

Mr. Daudlin: Let me be most specific, then, Mr. McLeish. Let me suggest to you—and I think it will be common ground with us—that it is not necessary for a Cessna-150 to have a 10,000-foot runway with a landing capability at the landing threshold of several hundred thousand tons. Yet there is obviously a cost for the installation of that particular kind of facility for the purposes for which it is obviously originally intended, for the use of the heavy aircraft.

But there being a cost-accounting done, and in fact for that overbuilt facility for the 150, there being certain costs attendant, unless there are some guarantees, some safeguards that in fact the Cessna-150 operator is not going to have to bear a disproportionate share of the costs, given that there is no need for him for that, I have a certain fear, not inordinate but a certain fear that a cost could be attributed to that 150 operator that would effectively preclude his using that facility. That is what leads me to ask what are the safeguards that would prohibit that kind of thing happening?

Mr. McLeish: I would say that the officials in the department share your concern. We believe that it is our responsibility to see that such what I would call iniquitous action should

[Translation]

sor. Ces taxes seront-elles déterminées par Ottawa ou par les directeurs d'aéroports eux-mêmes?

M. McLeish: Nous avons essayé de calculer les coûts réels de prestation de ces services en établissant une procédure de comptabilité tout à fait appropriée; ensuite, nous pourrions arrêter une politique déterminant dans quelle mesure ces taxes devraient être payées par les différents éléments de l'industrie aéronautique, qui sera d'ailleurs consultée sur ce sujet. Je pense que ces taxes seront établies par voie de règlement, à Ottawa, car il faut éviter que les régions imposent des taxes inconsidérées.

M. Daudlin: Quelles garanties prévoyez-vous, pour interdire le recours à ce type de frais pour empêcher indirectement les avions privés d'utiliser ces équipements, que vous voudriez réserver aux grandes compagnies aériennes uniquement?

M. McLeish: Puis-je essayer de clarifier votre question? Voulez-vous savoir si nous utiliserions ces frais pour contrôler l'entrée des appareils privés dans certains terminaux? Est-ce bien cela?

M. Daudlin: Pour être plus précis, je vous demande s'il y aura des garanties quelconques empêchant que l'on utilise cette méthode pour dissuader les appareils privés d'utiliser ces équipements.

M. McLeish: J'ai vu certains articles affirmant que c'était là notre intention mais je puis vous dire que cela n'est pas le cas. En effet, nous avons l'intention de faire payer certains frais pour des services effectivement rendus, mais s'il devient nécessaire de réglementer l'aviation générale dans le contexte du type d'opération, nous nous en occuperons au moment opportun.

M. Daudlin: Je vais essayer d'être plus clair, monsieur McLeish. Vous serez d'accord avec moi qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une piste d'atterrissage de 10,000 pieds pouvant accommoder des cent mille tonnes, pour un Cessna-150. Malgré cela, l'aménagement de pistes de ce genre est nécessaire pour les gros appareils et entraîne des frais considérables.

Si l'on procède à la comptabilisation des coûts, qui sont certainement très élevés pour une piste d'atterrissage excessive telle que celle-là, si elle est utilisée par un Cessna-150, ne devrait-il pas y avoir des garanties quelconques pour que l'utilisateur de cet appareil n'ait pas à assumer une partie excessive des frais? Sinon, il serait fort possible que l'on fixe des tarifs trop élevés, en quelque sorte, qui empêcheraient le Cessna-150 d'utiliser cette piste d'atterrissage. C'est pour cela que je vous demande s'il y a des garanties.

M. McLeish: Je puis dire que les responsables du ministère partagent votre préoccupation à ce sujet. Nous pensons que notre responsabilité est de garantir qu'il n'y aura pas de

[Texte]

not take place. And so we are quite well aware of the perils and pitfalls that can ensue from our attempts to search for an equitable approach to charging for the services and facilities provided. And I think, through the mechanism of consultation with the associations who represent the majority of the operators in the country, we will arrive at a harmonious solution to this problem.

The Chairman: Thank you, Mr. Daudlin.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McLeish, I think you can tell by our questioning that one of the areas that we are very concerned with is this whole question of the security bond amendment area, that we have had numerous complaints from people that do not really know how it is going to affect them. We are also very, very concerned ourselves.

On the question of the nonpayment aspect that Mr. Mazankowski mentioned, you seem to have hit a small problem with a sledge hammer, almost. In effect, you have brought everybody else in, including the small private operators, into this whole question of posting security bonds.

There were three U.S. carriers that had an overpayment somewhere in the neighbourhood of \$3.9 million. Could you give the names of those three carriers once again to the Committee and tell us what the status is of the money that is in arrears? Is it still outstanding, all of it?

• 1035

Mr. McLeish: As a matter of fact, the indebtedness has grown to about double the figure you have quoted, and there is action proceeding early in 1978 in the courts with respect to these overdue accounts.

Mr. Murta: What companies are they, what companies have the overdue accounts? Is it around \$7 million, then, if it is double? Eight million dollars, I guess.

Mr. McLeish: It is up to around \$7 million; \$6 million or \$7 million, I have forgotten the actual figures, but it is of that order.

Mr. Murta: What companies, the same . . . ?

Mr. McLeish: The same three companies.

Mr. Murta: Why have they not paid? What is their reasoning, or what is your reasoning as to why they have not paid? Do they feel they do not have to pay if there is that kind of money outstanding? What is the problem in that area?

Mr. McLeish: They successfully challenged, about ten or twelve years ago, charges imposed by the Government of Canada. Since that time certain amendments have been made to the Aeronautics Act to remove any doubt under the law as to the Minister's authority to set such charges, but they are now challenging the charges because, as I understand it, there is no obligation under the existing law for those charges to be paid.

[Traduction]

mesure inéquitable de ce genre. Certes, nous sommes tout à fait conscients des difficultés et des dangers que peut poser notre volonté d'établir un tarif équitable pour les services rendus. Ceci dit, nous arriverons certainement à trouver une solution harmonieuse à ce problème, grâce à des consultations avec les associations représentant la majorité des utilisateurs.

Le président: Merci, monsieur Daudlin.

Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Un des problèmes les plus préoccupants, à la lumière des questions qui ont été posées jusqu'à maintenant, concerne le système de caution, lequel a fait l'objet de nombreuses plaintes de la part de personnes qui ne savent pas vraiment si elles seront affectées. Je dois dire que nous sommes également très préoccupés par cette question.

Dans ce contexte, comme l'a dit M. Mazankowski, j'ai l'impression que, pour résoudre les problèmes de paiement, vous avez en fait utilisé un bazooka pour tuer une mouche. En effet, vous faites tomber tout le monde sous le coup des mêmes règlements, c'est-à-dire que vous y incluez, en vue du cautionnement les petits utilisateurs privés.

Il y a trois transporteurs américains qui ont eu des paiements excédentaires de l'ordre de 3,9 millions de dollars. Pourriez-vous nous en donner les noms et nous dire où en est le paiement des arriérés? Y a-t-il eu des paiements partiels, au moins?

M. McLeish: En fait, la dette est d'environ le double du chiffre que vous avez cité, et des poursuites seront intentées au début de 1978 en vue de réclamer les montants non payés.

M. Murta: De quelles sociétés s'agit-il? Si la dette en représente le double, s'élève-t-elle à 7 millions de dollars? Ou à huit millions, j'imagine?

M. McLeish: Elle s'élève à 6 ou 7 millions de dollars; j'ai oublié le chiffre exact, mais elle est de cet ordre-là.

M. Murta: S'agit-il des mêmes sociétés?

M. McLeish: Des trois mêmes sociétés.

M. Murta: Pourquoi n'ont-elles pas payé? Quelles raisons ont-elles fournies? Ne se croient-elles pas obligées de rembourser à cause du montant de la dette? Quel est le problème?

M. McLeish: Il y a 10 ou 12 ans, elles ont contesté une taxe imposée par le gouvernement du Canada et elles ont eu gain de cause. Depuis, la Loi sur l'aéronautique a fait l'objet de certaines modifications destinées à garantir le droit du ministre à imposer de telles taxes; mais les sociétés sont en train de contester les taxes sous prétexte, si je comprends bien, que la loi actuelle ne les oblige pas à les payer.

[Text]

Mr. Murta: I see. If this legislation is passed the way it is set down, will the government have any stronger arm or stronger recourse in terms of collecting that money? Is it retroactive in effect, or how will that work?

Mr. McLeish: It is not retroactive but it is my understanding of the Deputy Attorney General that he feels it will for the future strengthen the government's hand with respect to collecting charges.

Mr. Murta: As I understand it, reading the Committee Proceedings, some ninety-five other customers owed approximately \$2.6 million in nonpayment of "general airport type charges", I think is what the term was. Do you have figures to give the Committee breaking down what the charges were and can you say who the ninety-five customers were? Are they domestic carriers?

Mr. McLeish: I have some figures which I can provide. The amounts owing to the Canadian Air Transport Administration at the end of March, 1977, and over sixty days in arrears are dealt with in two categories. For amounts over \$3,000 there was \$2.583 million, of which \$1.489 million was for commercial aircraft operators, \$11,000 for private aircraft operators, and \$1.083 million for other customers. These were the ninety-five separate accounts in this category.

The second category, involving accounts up to \$3,000, covered more than 1,200 accounts. The total amount owing to March 31 was \$75,000 and almost all of this was for private aircraft operators. While the amount owing for this category is relatively small, the number of accounts is, of course, relatively large. The cost of collecting those accounts is large as well.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask a question.

The Chairman: Yes, go ahead. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. McLeish, the charges that you referred to, owing by the three carriers and amounting to some \$6 million or \$7 million dollars, what kind of charges are they? Are they generally in-flight navigational charges?

Mr. McLeish: Yes, some of them are North Atlantic charges. There are two types of charges on the North Atlantic, one for normal air traffic services and the other for telecommunications, where the carrier makes use of our facilities to pass messages back to his operating base.

Mr. Murta: Mr. McLeish . . .

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Would you give us the time period that your figures come out of, the ones that you have just read; and the document that you have just read, could you table that with the Committee?

• 1040

Mr. McLeish: I can table a document. Not this particular one, but I will table a document with this Committee, yes.

Mr. Murta: You will append it to the Committee reports so that we will have it then. Could you give us the time frame you are talking about?

[Translation]

M. Murta: Je vois. Si la loi est adoptée sous sa forme actuelle, le gouvernement sera-t-il mieux placé pour percevoir ces sommes? La loi sera-t-elle rétroactive, ou quoi?

M. McLeish: La loi ne sera pas rétroactive, mais je crois que de l'avis du sous-procureur général, le gouvernement sera alors mieux placé pour percevoir ces sommes.

M. Murta: Si j'ai bien compris, le procès-verbal du Comité, quelque 95 autres clients doivent environ 2.6 millions de dollars dans la catégorie de ce que l'on appelle, je crois, les «taxes générales sur l'utilisation des aéroports». Pourriez-vous dire au Comité de quelles taxes et de quels clients il s'agit? S'agit-il de transporteurs canadiens?

M. McLeish: Je pourrais vous fournir certains chiffres. Les sommes dues à l'Administration canadienne des transports aériens à la fin de mars 1977, avec un retard de plus de 60 jours, relèvent de deux catégories. Sur des montants de plus de \$3,000, on devait \$2,583,000: les exploitants commerciaux devaient \$1,489,000, les exploitants privés, \$11,000, et les autres clients \$1,083,000. Il s'agissait de 95 comptes distincts relevant de la catégorie en question.

La catégorie des comptes de moins de \$3,000 comprenait plus de 1,200 comptes. Le 31 mars, le montant dû s'élevait à \$75,000, dont presque la totalité était attribuable aux exploitants d'appareils privés. Et même si le montant dû est relativement petit, le nombre de comptes est, bien sûr, assez élevé. Les frais de recouvrement sont également très élevés.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais poser une question.

Le président: Allez-y. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur McLeish, en ce qui concerne les 6 ou 7 millions de dollars que doivent les trois transporteurs, de quel genre de taxes s'agit-il? S'agit-il de taxes sur la navigation en vol?

M. McLeish: Oui, certaines d'entre elles sont des taxes sur les vols nord-atlantiques. Il y a deux genres de taxes sur les vols nord-atlantiques; la première taxe vise les services courants pour la circulation aérienne, et l'autre, les télécommunications, où le transporteur se sert de nos installations pour transmettre des messages à sa base.

M. Murta: Monsieur McLeish . . .

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Pourriez-vous nous indiquer la période couverte par vos chiffres, ceux que vous venez de lire; et pourriez-vous déposer le document que vous venez de lire?

M. McLeish: Je puis déposer un document devant le comité, non pas celui-ci mais un autre.

M. Murta: Il sera annexé au compte rendu du comité afin que tout le monde puisse y avoir accès. Pouvez-vous nous dire au juste de quel délai vous voulez parler?

[Texte]

Mr. McLeish: At the moment, the one identifying feature timewise of these accounts is that they are over sixty days in arrears. I will attempt to break them down.

Mr. Murta: All right.

The other question relates to my first question. If there is some \$9 million owing, the most logical question that comes into my mind is, why do we allow them to continue to use the facilities?

Mr. McLeish: We are obligated. With regard to our agreements under the International Civil Aviation Organization, our obligation, which is part of the convention, is to permit carriers to use our facilities.

Mr. Murta: If that is the case, why would the amounts not be put in the bilateral agreements that you write up? Why does this provision have to go into legislation? Why could it not be used in terms of a bilateral agreement, for example, with the airline involved?

Mr. McLeish: Because governments do not take responsibility for the indebtedness of carriers, and a bilateral agreement is between governments.

Mr. Murta: I see. I suppose I could serve notice right now that this is one area where we are going to have some discussion, certainly when we get into clause by clause, with the Minister.

There has been some talk that a partial bureaucracy will be established in order to police this particular area in terms of collection agencies and fees. Will more people be needed to do it? What mechanism will be set up?

Mr. McLeish: The mechanism is already in place. As a matter of fact, it will probably decrease the number of man-years required by the department once the obligation to pay is in the act. But I point out to you again that this does not become applicable until regulations are struck, and there will be the appropriate consultation with the industry with regard to regulations.

Mr. Murta: In respect of that, my next question is, who would establish the extent of the security required by the Minister? Would that be your department or within the act?

Mr. McLeish: I am sorry; I am having difficulty with the question.

The Chairman: Mr. Shields.

Mr. Shields: The amount of the bond or their letter of credit would be satisfactory to the Ministry. This would depend upon the nature of the operations of the carrier or person concerned. It would generally only be used in respect of large accounts because small accounts would not be worth the bother.

Mr. Murta: Would the security bond amendment make it impossible for any operator to use the MOT facilities if he could not prove to the satisfaction of the airport authorities that he had in fact provided some form of security? In other words, he would not be able to use the facilities, or exceptions would be made in terms of the regulations, or what? The

[Traduction]

M. McLeish: A l'heure actuelle, tous ces comptes sont en souffrance depuis plus de 60 jours. J'essayerai de vous donner un éventail.

M. Murta: Très bien.

Mon autre question a trait à la première question que je vous ai posée. Si quelque \$9 millions de dollars demeurent impayés, pourquoi alors permet-on au transporteur de continuer d'utiliser les installations?

M. McLeish: Nous n'avons pas le choix. Aux termes de nos accords avec l'Organisation internationale de l'aviation civile, nous sommes tenus de permettre aux sociétés de transport aérien d'utiliser nos installations.

M. Murta: Si tel est le cas pourquoi ne pas inscrire les sommes en question dans les accords bilatéraux? Pourquoi cette disposition doit-elle faire partie de la loi? Pourquoi ne pourrait-elle pas faire l'objet d'un accord bilatéral, par exemple, avec les sociétés d'aviation concernées?

M. McLeish: Parce que les gouvernements n'acceptent pas la responsabilité des dettes que contractent les sociétés de transport aérien, et les accords bilatéraux sont conclus entre les gouvernements.

M. Murta: Je vois. J'imagine que nous devrons discuter de cette question lorsque nous étudierons la loi article par article avec le ministre.

On a parlé de la création d'une bureaucratie particulière chargée de la surveillance des frais et des agences de perception. Faudrait-il embaucher du personnel supplémentaire? Quel mécanisme mettra-t-on sur pied?

M. McLeish: Le mécanisme est déjà en place. En fait, une fois l'obligation de payer inscrite dans la loi, elle permettra probablement de diminuer le nombre d'années-hommes qu'exigera le ministère. Mais je souligne encore une fois que ceci ne s'appliquera pas avant l'établissement des règlements, et nous aurons les consultations d'usage avec l'industrie pour ce qui est des règlements.

M. Murta: A cet égard, ma prochaine question est la suivante: Qui décidera de la somme du cautionnement nécessaire au ministre? Est-ce que ce sera votre ministère ou est-ce que la loi le stipulera?

M. McLeish: Je suis désolé, j'ai de la difficulté à comprendre votre question.

Le président: Monsieur Shields.

M. Shields: La somme du cautionnement ou de la lettre de crédit satisfera le ministère. Tout dépendra de la nature de l'exploitation de la société de transport aérien ou de la personne concernée. En général on aura recours à ce procédé uniquement lorsqu'il s'agira de comptes importants car autrement cela ne vaudra pas la peine.

M. Murta: Est-ce que l'amendement portant sur le cautionnement empêchera les exploitants qui ne peuvent prouver à la satisfaction de l'administration des aéroports qu'ils ont fourni un cautionnement, de se servir des installations du ministère des Transports? Autrement dit, un tel exploitant ne pourra pas se servir des installations, ou alors y aura-t-il des exceptions au

[Text]

regulations are, of course, going to be so very important in this.

Mr. Shields: Entering into the bond or security would have nothing to do with the privilege of using the facility. The facility is still there for use. If a fellow is flying around you cannot say, "You cannot come down because you did not sign a bond." It will not be related to the use of the facilities; it is related to the collection matter only and is to facilitate the collection of outstanding accounts.

For instance, the interest item is there because a lot of accounts are let go for a long period of time. They use the Ministry's money and they do not have to pay interest on it. But having that there is an indication that there will be some method for them to pay accounts more promptly so there will not be all these outstanding accounts. These are only collection items.

• 1045

Mr. Mazankowski: Do you not charge interest now?

Mr. Shields: No, no.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Just for the interest of the Committee, if it is agreeable, instead of having our subcommittee meeting late this afternoon, we thought we might take a few minutes right after this meeting. That would liberate the members for the rest of the afternoon. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

The letter from which Mr. McLeish quoted the figures on indebtedness: he will circulate to the members this other document that he has mentioned.

Mr. McRae:

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I think there are some desirable features of this bill, but a couple of areas disturb me a great deal. I must say, if the bill continues through Committee without substantial amendments in one area particularly, I would not be able to support it.

One of the areas that concerns me, of course, is the subtle—I guess it is subtle in this bill, but it is certainly not subtle in other areas—extension of the notion of user-pay. I saw it in the Air Canada bill and certainly in the regulations that have been circulated to ATA recently, which would indicate that the whole notion of cross-subsidization in terms of Air Canada is going to be thrown out.

This is one of the areas that I am most concerned about, but the one that bothers me specifically about this bill has to do with this whole general increase of powers in terms of expropriation, in terms of land regulations and so on. I am getting more and more concerned about this. We have sat all fall and listened to the castigation of the RCMP and so on. It seems to me that for law-abiding citizens the RCMP have been very effective, and I do not think they have done any harm to

[Translation]

règlement? Il est évident que les règlements seront très importants.

M. Shields: La question du cautionnement n'aura rien à voir avec le privilège d'utiliser les installations. Les installations sont là pour qu'on les utilise. Si un avion s'approche d'un aéroport, on ne pourra lui dire: «Vous ne pourrez atterrir car vous n'avez pas signé de cautionnement.» Cela n'aura pas trait à l'utilisation des installations mais plutôt à la perception des comptes en souffrance.

Par exemple, on a prévu une disposition pour ce qui est des intérêts parce que des comptes demeurent en souffrance pendant de longues périodes. Certains exploitants utilisent l'argent du ministère et ne payent pas d'intérêts. Mais une telle disposition prévoira un remboursement plus rapide de ces sommes, de sorte que les comptes ne demeurent pas en souffrance. Ces dispositions n'ont trait qu'à la perception des comptes.

M. Mazankowski: N'exigez-vous pas de l'intérêt présentement?

M. Shields: Non.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Avis aux intéressés: si vous êtes d'accord, plutôt que de tenir notre réunion du comité directeur tard cet après-midi, peut-être devrions-nous nous réunir que pour quelques minutes immédiatement après cette séance. Ainsi, les membres du sous-comité auraient tout l'après-midi libre. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. McLeish fera circuler la lettre de laquelle il a extrait les chiffres sur l'endettement, aussi bien que cet autre document qu'il a mentionné.

Monsieur McRae:

M. McRae: Merci, monsieur le président. Ce bill contient des dispositions souhaitables, mais je m'inquiète de certaines autres. Et si ce bill est adopté par le Comité sans certains amendements importants dans un domaine précis, je ne pourrai certes pas l'appuyer.

Un domaine qui m'inquiète, évidemment, est l'extension plutôt subtile—elle est subtile dans ce bill, quoique ce ne soit pas le cas dans d'autres domaines—du concept de paiement par l'utilisateur. On retrouve également cette disposition dans la Loi sur Air Canada, aussi bien que dans les règlements distribués récemment à l'ATA, ce qui démontre que toute la notion de subventions croisées pour Air Canada serait abandonnée.

Voilà donc un domaine qui m'inquiète; mais ce qui n'ennuie précisément dans ce bill, c'est l'augmentation générale des pouvoirs quant à l'expropriation, à la réglementation des propriétés, etc. Ceci m'inquiète de plus en plus. Pendant tout l'automne, on a dû écouter la critique de la GRC, etc. Il me semble qu'envers les citoyens respectueux des lois, la GRC fait un travail efficace sans leur faire de tort. L'augmentation des pouvoirs prévue par le bill, les droits d'expropriation, donc,

[Texte]

law-abiding citizens. The kind of increase in power that I see in this type of bill, where expropriation powers without compensation are added to and so on, is a far more serious infringement of the rights of individuals, and law-abiding individual citizens, I think, that one finds in the activities, legal or illegal or allegedly illegal, of the RCMP. I am particularly disturbed because we have had some evidence in Thunder Bay, which Mr. Benjamin mentioned, of this kind of needless misuse of power.

Before I get into this particular bit, I would like to ask Mr. McLeish why at this stage in air development, when we are facing a massive world oil shortage, when we are told that by 1985 there will be a 25 per cent shortfall that is going to cost us \$6 or \$7 billion a year in foreign accounts, or at least in money going out of the country, do you feel you need this extra power? I do not see, and a lot of people cannot see, that there is going to be great growth in air transportation. I just wonder why in almost 1978, when we are told we are going to be faced with this, when we are going to have to make some very significant changes in our life styles in terms of the use of fuel, when there has not been substantial growth in the last two or three years in the air mode, we feel we need these extra powers.

Mr. McLeish: Unfortunately, encroachment upon existing airport sites, many of which cost hundreds of millions of dollars and would cost considerably more to replace, is strangling the existing facilities. We really need to provide to the federal government the opportunity to protect the land around airports if the provinces are unable to do so.

• 1050

Mr. McRae: Protect them against what? You have a certain amount of land; you have regulations that require that their buildings not be built beyond a certain height; you have a situation where, as I understand it, aircraft that do not require as much space are being designed; you have much less noisy aircraft coming along. Why do we need this extra protection, protection we have not already?

Mr. McLeish: As a matter of fact, considerable technological improvements have been made to the noise emitted by aircraft, and a number of procedures and controls have been introduced to make the airplane operation more compatible with the surrounding inhabitants. But the fact remains that at major sites where our scheduled operations take place there is a definite need to protect the airport from encroachment. Developers, at the present time, in many areas have no constraints upon them and are able to convert farmland into domestic homes, apartments, etc., which put further constraints on the airport.

Mr. McRae: I will come back to this a little later, I would like to get on to something else. But I have not seen any argument used that we are going to need—except, perhaps, in very specific areas—much larger airports.

The thing that has bothered me most has been the action in Thunder Bay in connection with an area called Stanley Park, which I think is a very good example of why we do not need

[Traduction]

sans compensation, enfreignent beaucoup plus les droits de l'individu et des citoyens respectueux des lois, que ce n'est le cas dans les activités, légales ou illégales, ou supposément illégales de la Gendarmerie royale. J'en suis surtout inquiet à la suite du témoignage que donnait M. Benjamin du mauvais emploi de ces pouvoirs à Thunder Bay.

Avant d'entrer dans les détails, je demanderais à M. McLeish pourquoi, à ce stade de l'évolution du transport aérien, au moment où nous devons envisager un manque important de pétrole dans le monde, quand on nous dit qu'en 1985, on devra envisager un manque de 25 p. 100, qui nous coûtera quelque 6 ou 7 milliards de dollars par année dans les pays étrangers, il nous faut rajouter ce pouvoir additionnel. Je ne peux croire, comme tant d'autres, qu'il y aura croissance importante du transport aérien. Pourquoi, à la veille de 1978, devant de telles prévisions, devant la possibilité de devoir changer d'une façon importante notre mode de vie quant à l'usage des combustibles, quand il n'y a eu aucune croissance importante du transport aérien depuis deux ou trois ans, faut-il ces pouvoirs additionnels?

M. McLeish: Malheureusement, l'envahissement des sites actuels des aéroports, dont plusieurs ont coûté des centaines de millions de dollars, et qui coûteraient beaucoup plus cher à remplacer, étouffe les installations actuelles. Il faut permettre au gouvernement fédéral de protéger les terres avoisinant les aéroports, si les provinces ne le peuvent pas.

M. McRae: Les protéger contre quoi? D'un côté vous avez certaines terres et puis des règlements qui exigent que les constructions érigées sur ces terres ne dépassent pas une certaine hauteur. Si je ne m'abuse, on commence à concevoir des avions qui n'ont plus besoin d'autant d'espace, qui ne sont plus aussi bruyants, alors, pourquoi ces mesures de protection supplémentaires?

M. McLeish: En fait, des améliorations technologiques considérables ont permis de réduire le bruit des avions et un certain nombre de procédures et de contrôles ont été adoptés qui rendent le passage des avions plus supportable pour les habitants des quartiers environnants. Mais le fait n'en demeure pas moins que nous devons absolument protéger la périphérie des aéroports principaux. À l'heure actuelle, les promoteurs de nombreuses régions ne sont assujettis à aucune règle et peuvent convertir des terres arables en quartiers d'habitations, y construire des maisons, des appartements, etc., ce qui ne fait qu'augmenter les restrictions imposées aux aéroports.

M. McRae: J'y reviendrai tout à l'heure, mais pour l'instant passons à autre chose. Je n'ai entendu personne prétendre que nous aurions besoin—sinon peut-être dans certaines régions précises—d'aéroports beaucoup plus grands.

Une chose m'inquiète, c'est les développements auxquels nous assistons dans la région de Thunder Bay et, en particulier, la situation d'un secteur que l'on appelle le parc Stanley;

[Text]

more power. Here we have an area where houses have been long before the airport was ever built. At present, they have had water and sewage facilities put in and, therefore, one can build more homes because they do not have to have their own wells. You can have a higher-density population.

If your people could see a situation where these people were going to build houses closer to the airport than at present, or build houses that are higher than at present, I could understand that, I could accept that. I would say absolutely no. But that is not what the problem here is. They are building houses of the same height as those already there in the lots between the houses. I cannot get anyone to say, "We are going to expropriate that land," or "We want to buy this land." But what we are saying—and this is what is bothering me about this whole belt—is that these people cannot build, on their own land, houses that in no way infringe upon the airport. At the same time, we will not compensate them for keeping them from building there. We are, in effect, expropriating, we are expropriating the use of that land retroactively. We are, what the Thunder Bay city solicitor calls, sterilizing the land and there is no compensation for that.

In the first instance, I think there is no justification for this, because in no way does it infringe upon the airport: we do not move closer to it, we do not move up. There is no way in which it affects the airport. Number two, it is being done in a form that means there is no compensation.

I have a list of concerns that have been expressed to me by the solicitor, and I would hope that the City of Thunder Bay will make an appearance before this particular Committee. The concerns include these: there is no requirement that individual land owners be served with notice of regulation; there is no right to a hearing for persons opposing the regulations; the damages that may be claimed are unduly restricted—is entirely possible for the time limit for claiming damage to run out without the owner's being aware of the regulations; no compensation is payable if the land is sterilized, except in very limited circumstances. These are some of the concerns being expressed by my community. I am going to ask my community to make an appearance here to express their concerns.

If there is more time, Mr. Chairman, I would like to put myself on for the second round.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. McLeish, I would ask you to be as brief as possible as we are extremely short of time.

Mr. McLeish: I will endeavour to be so, Mr. Chairman.

I think one of the problems here is the fact that existing uses that are considered compatible and approved sites, sites that have been approved for land development, are also considered in the same class; that is to be compatible uses. And I do not

[Translation]

cet exemple, à mon sens, prouve bien que nous n'avons pas besoin de pouvoirs accrus. Voilà une région où les maisons existaient longtemps avant qu'un aéroport ne soit construit. On est en train de construire à l'intention de ces maisons des systèmes d'adduction d'eau et d'égouts si bien que rien n'empêchera plus la construction de nouvelles demeures puisque celles-ci ne seront pas obligées d'avoir leurs propres puits. La densité de la population peut donc augmenter.

Si vous pensiez possible que des maisons soient construites plus près de l'aéroport que pour l'instant, ou des maisons plus hautes que celles qui existent déjà, je le comprendrais, je me rendrais à vos idées et je dirais comme vous, qu'il n'en est pas question. Mais tel n'est pas le problème. On construit actuellement des maisons de la même hauteur que celles qui existent déjà. Personne n'accepte de dire: «Nous allons exproprier ces terrains» ou «nous voulons racheter ces terres». Mais, et c'est ce qui m'inquiète, nous empêchons ces gens-là de construire sur leurs propres terrains des maisons qui n'empiètent absolument pas sur l'aéroport. En même temps, nous refusons de les dédommager pour les avoir empêché de construire. Cela revient en fait à une expropriation, une expropriation rétroactive. Les avocats de la ville de Thunder Bay prétendent, et ils n'ont pas tort, que nous stérilisons ces terres et que nous ne dédommageons personne.

Dans le premier cas, cela ne se justifie pas car cela ne gêne absolument pas l'aéroport: nous ne nous en rapprochons pas, nous ne construisons pas plus haut. Cela ne peut absolument pas gêner l'aéroport. En second lieu, aucun dédommagement n'est prévu.

L'avocat m'a communiqué une liste des préoccupations et j'espère que la ville de Thunder Bay pourra comparaître devant ce Comité. Parmi ces préoccupations: le fait que les propriétaires fonciers ne reçoivent pas individuellement des exemplaires de la réglementation; l'absence d'un droit d'audience pour les personnes qui s'opposent à la réglementation; des dommages et intérêts qui sont beaucoup trop restreints: il est tout à fait concevable que la date limite pour réclamer des dommages et intérêts parvienne à échéance avant que le propriétaire ne soit au courant des règlements; la stérilisation de ces terres ne fait l'objet d'aucun paiement de compensation, sauf dans des cas très rares. Voilà une partie des préoccupations exprimées par ma communauté. Je vais demander à ses représentants de comparaître ici pour exprimer eux-mêmes ces préoccupations.

Monsieur le président, si nous en avons le temps, j'aimerais être inscrit au second tour.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur McLeish, soyez aussi bref que possible puisque nous manquons de temps.

M. McLeish: J'essaierai, monsieur le président.

Je crois bien qu'un des problèmes, c'est que l'utilisation actuelle d'un terrain est considérée compatible et que les terrains approuvés pour lotissement se retrouvent dans la même catégorie; c'est-à-dire, «utilisation compatible». Je ne

[Texte]

see what the difficulty is with respect to the problem at Thunder Bay.

The problem at Thunder Bay is that we are trying to look ahead as to how to handle the future traffic, and irrespective of the fact that there do appear to be indications of energy becoming more costly as we move into the eighties, our forecasts along with those of world authorities are that for the next five to ten years we should go on planning for growth in aviation, in aviation services. So, with respect to that growth at Thunder Bay, we are attempting to study the situation to determine whether or not we can in fact accommodate the growth at Thunder Bay airport, and we are attempting to adjust the aircraft operations to make the existing uses of the land adjacent to the airport more compatible; but where there are lands around an airport which do not have approval for subdivision development, it is those lands that the zoning legislation is required for; so that those lands can be zoned and only compatible uses then can be introduced for those lands.

Mr. McRae: What is incompatible . . .

The Chairman: Order, please, Mr. McRae. I have allowed you a couple of extra minutes and I must go to the next questioner. Monsieur Bussières.

M. Bussières: Merci, monsieur le président.

Ma question vise simplement à clarifier un paragraphe qui touche justement à toute cette question de la réglementation du zonage. C'est le paragraphe (4)   la page 6 du projet de loi, qui nous dit que:

(4) Tout propriétaire ou locataire d'un terrain qui, immédiatement avant qu'un règlement de zone ne devienne applicable, occupait un terrain déclaré zone de sécurité ou partie d'une telle zone par ce règlement et qui, à cette époque et au cours d'une telle occupation, faisait de ce terrain ou de constructions, bâtiments ou objets s'y trouvant, une utilisation incompatible avec les dispositions du règlement de zone, de même que le successeur ou le cessionnaire d'un tel propriétaire ou locataire, peuvent continuer à le faire à moins que le règlement de zone ne restreigne ou n'interdise formellement une telle utilisation.

Monsieur le président, on parle ici au passé d'une utilisation incompatible. J'imagine qu'on détermine la compatibilité ou l'incompatibilité d'une utilisation à partir de normes qui sont fixées par un règlement. Ces normes sont, soit simplement restrictives soit qu'elles interdisent complètement telle activité qu'on juge incompatible.

On parle d'activités incompatibles au passé. Je me demande pourquoi on dit plus loin qu'ils peuvent continuer à les faire puisque les activités sont incompatibles d'après les normes fixées dans le règlement de zone. Si ces normes disent que les activités sont incompatibles, c'est parce qu'elles restreignent ces activités. Je ne vois pas comment on peut continuer à faire ces activités incompatibles. Pourtant, tout de suite après, on dit: ils peuvent continuer à les faire à moins que le règlement de zone ne les restreigne. On ne pourrait non plus déclarer une

[Traduction]

vois pas quelle difficulté cela peut poser dans le cas de Thunder Bay.

Le problème à Thunder Bay, c'est que nous essayons de prévoir l'avenir et les principales voies de circulation, nonobstant le fait qu'il semble que l'énergie coûtera de plus en plus cher d'ici 1980 et au-delà, nous prévoyons toujours, avec les autorités mondiales en la matière, que d'ici 5 ou 10 ans nous devrions planifier en fonction d'une augmentation des services aériens. Donc, en ce qui concerne la croissance de Thunder Bay, nous essayons d'étudier la situation pour savoir si nous pouvons permettre un agrandissement de l'aéroport à Thunder Bay, ce qui veut dire que nous essayons d'ajuster les choses de façon à ce que les utilisations actuelles des terrains jouxtant l'aéroport soient compatibles; mais là où vous avez des terrains qui entourent un aéroport, mais dont le lotissement n'a pas encore été approuvé, c'est justement pour ces terrains-là qu'il faut des règlements de zone; ainsi, ces terrains peuvent faire l'objet de règlement de zone et, par la suite, ce n'est qu'à partir de là qu'on peut prévoir une utilisation compatible pour ces terrains.

M. McRae: Qu'est-ce que cela veut dire, incompatible . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur McRae. Je vous ai accordé quelques minutes de plus, mais c'est maintenant au tour de quelqu'un d'autre. M. Bussières.

Mr. Bussières: Thank you, Mr. Chairman.

My question is simply to clarify a paragraph on this whole question of zoning regulations. It is paragraph (4) on page 6 of the bill which says that:

(4) Any owner or lessee of lands forming all or part of lands designated as a protection area by a zoning regulation who was in occupation of those lands immediately before the zoning regulation became applicable thereto and who, at that time and in the course of such occupation, was making use of those lands or any buildings, structures or objects thereon in a manner that is incompatible with the uses prescribed therefor by the zoning regulation, and any successor or assignee of any such owner or lessee, may continue to do so unless such use by such owner or lessee is specifically restricted or prohibited by the zoning regulation.

Mr. Chairman, the past tense is used here to talk about incompatible use. I imagine that the compatibility or incompatibility of a use is determined by using standards that are set out in a regulation. These standards are either simply restrictive or they completely prohibit whatever activity is judged incompatible.

Incompatible activities are spoken of in the past tense. I wonder why, further on, they are allowed to continue because the activities are incompatible according to the standards set out in the zoning regulation. If those standards say that the activities are incompatible it is because those activities are restricted. I do not see how we can continue to make those activities incompatible. However it is specified right after that: they may continue to do so unless specifically restricted by the zoning regulation. An activity cannot be declared incompatible

[Text]

activité incompatible à moins qu'elle ne soit restreinte ou interdite. Sans cela, on ne fait que préjuger de leur incompatibilité, malgré le fait qu'elles puissent être compatibles avec le règlement.

• 1100

Je pense donc qu'on ouvre une porte qui n'a pas du tout de raison d'être ouverte.

Mr. McLeish: I have difficulty in understanding your problem, because if an airport is not zoned and certain uses are being made of the land prior to the zoning, uses which are prohibited by the zoning, the individual then has the two-year period in which to make his claim with respect to the injury to which he is being subjected by the zoning regulation.

M. Bussières: Monsieur le président, je trouve que l'article n'est pas clair ou du moins qu'une partie de l'article ne devrait pas exister, tout simplement, parce qu'on parle d'activités «incompatibles». Si on lit bien le paragraphe (4)   la page 6 à propos des dispositions du règlement, il est évident que l'incompatibilité est déterminée à partir de normes mais on dit que ces activités peuvent continuer...

...   moins que le règlement de zone ne restreigne...

Il est évident que si l'activité est incompatible, c'est parce qu'elle est restreinte par quelque chose quelque part dans le règlement. Sans quoi on ne pourrait pas la qualifier d'incompatible, parce qu'on détermine la compatibilité ou l'incompatibilité d'une activité par rapport à une autre à partir de certaines normes. Alors, je ne vois pas pourquoi ils peuvent continuer à le faire si on les a déjà déclarées incompatibles, puisqu'on dit tout de suite après...

...peuvent continuer à le faire à moins que le règlement...

Mais il est évident que le règlement les a interdites puisqu'on les qualifie d'activités incompatibles. Alors, c'est soit une abiguit , soit une tautologie, ou une porte ouverte mais refermée avec une autre porte de verre, qui laisse croire qu'elle est ouverte mais en réalité elle est fermée.

The Chairman: Mr. Moffatt.

Mr. Moffatt: Thank you, Mr. Chairman. May I give an example to illustrate this. You have the case of residential development around or close to an airport that is in a zone in which residential development is deemed now to be incompatible with the airport, for whatever reason, a new runway or a new site or whatever. At the same time the municipality has spent a lot of money in providing services to that particular area. Any new development would not be permitted in there, but in-filling, as was mentioned here a while ago, is permitted to continue up to the extent of the lots that have been serviced. Now, that is an incompatible use that is permitted to remain; but no new development is permitted to come in.

The same thing applies to uses that would be deemed to be incompatible but are there now and operating. Under the

[Translation]

unless it is restricted or prohibited. Otherwise, their incompatibility is being prejudged even though they might be compatible with the regulation.

So I think we are opening a door which should not be opened at all.

Mr. McLeish: Je ne comprends pas très bien le problème parce que s'il n'y a pas de règlement de zone alentour d'un aéroport et que l'on se serve des terrains qui l'entourent à certaines fins interdites par le règlement de zone, l'utilisateur a alors une période de deux ans pendant laquelle il peut faire une réclamation concernant le préjudice qu'il subit à cause desdits règlements de zone.

Mr. Bussières: Mr. Chairman, the clause is not very clear or at least the part of the clause should simply not exist because of this expression "incompatible" use. According to clause (4) on page 6 concerning the regulations, it is quite clear that the determination of incompatibility is based on certain standards but it is said that those activities can continue...

... unless such use... is... restricted... by the zoning regulation.

It is quite clear that if the activity is incompatible it is because it is restricted by something, somewhere in the regulations. Otherwise, it could not be qualified incompatible because the compatibility or incompatibility of an activity is determined by comparison with another based on certain standards. So I do not see why they could not continue to do it if it has already been declared incompatible because right after that it is said...

... may continue to do so unless...

But it is clear that the regulations have prohibited doing so because they have been qualified as incompatible activities. So this is either an ambiguity or a tautology or a door which has been opened and closed with a transparent glass door which leads one to believe it is open while it is really closed.

Le président: Monsieur Moffatt.

M. Moffatt: Merci, monsieur le président. Puis-je vous donner un exemple pour illustrer ce qu'il en est. Prenez le cas d'un secteur résidentiel tout près d'un aéroport qui se trouve dans une zone où l'on vient de déterminer que le développement résidentiel est incompatible avec l'aéroport pour une raison ou une autre, que ce soit à cause d'une nouvelle piste d'envol ou autre chose du genre. Il faut dire que la municipalité a déjà dépensé des fonds importants pour installer les services dans ce secteur. Tout nouveau développement est dorénavant interdit dans cette zone, mais comme on l'a dit un peu plus tôt, on peut tout de même construire sur les terrains déjà pourvus de service. Donc, il s'agit d'une utilisation incompatible tolérée; cependant, on ne tolère plus de nouvelle construction quand le développement qui était prévue est terminé.

Le même principe vaut dans le cas d'installations déjà terminées et qui servent déjà même si, par la suite, on décide

[Texte]

regulations they would not likely be able to expand nor will any new buildings or things of a similar sort be built. But the existing ones can continue to operate, unless they are deemed to be so incompatible that we have to have them stopped, whatever they may be. And if we have to have them stopped, then we would pay compensation under this Act. Does that help answer your question, sir?

M. Bussières: De la manière où vous l'expliquez, je comprends très bien; mais je ne crois pas que ce soit tellement clair dans le présent article. Il faudrait plutôt dire: «peuvent continuer pour des raisons jugées importantes» ou quelque chose comme cela. Parce que, tel que c'est écrit présentement, cela n'exprime pas ce que vous venez d'expliquer. C'est peut-être ce que le texte voudrait dire, mais ça ne le dit pas. A moins que le texte français soit diff rent... Je comprends très bien votre explication, mais ce n'est pas ce que le texte à la page 6 veut dire. Si vous l'analysez sur le plan de l'argumentation, ce n'est pas cela qu'il veut dire, parce que la pr mise première est contredite par votre conclusion. Vous ne pouvez pas conclure à partir de telles prémisses, puisque ce n'est pas concluant du tout. Je ne sais pas comment vous feriez pour défendre cela en Cour. Vous pouvez supprimer cela. En d'autre termes, comme vous venez de l'expliquer, vous pouvez autoriser une activité incompatible, pour certaines raisons que vous jugez fondées. Le tort qui pourrait être causé à d'autres types d'activités de l'aéroport, lequel pourrait toujours être toléré à la limite, vous pouvez quand même l'empêcher avec le libellé que vous avez au sous-graphique (4).

• 1105

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I think I would refer you to the fact that at the time an airport site would be regulated the regulations would be brought into force. There of course would have to be consultation at that time. Mr. Moffatt gave you one example. Another example might be that an agricultural use of the land would attract birds, which of course are dangerous to aircraft. This is the type of incompatible use that could be handled under the regulations. So the intent of the wording here in the act itself of course is enabling, but specifically then on a site-by-site basis the regulations would have to be struck with respect to particular land uses, bearing in mind what incompatible uses exist there now, and the identification as to whether or not any of these would in fact inhibit the future operation of the airport. And at that time then of course, if the regulations were in fact promulgated, the respective owners would be entitled to make their claim, and they have a two-year period to do so.

Le président: Merci monsieur Bussières. I would like to thank Mr. McLeish and his officials for appearing before us this morning.

We will stand Clause 1 until our next meeting. This Committee is adjourned to the call of the chair.

[Traduction]

qu'il s'agit d'utilisations incompatibles. En vertu des règlements, on ne pourrait faire prendre de l'expansion à ces installations ni construire de nouvelles installations servant aux même fins ou à des fins analogues. Cependant, ce qui existe déjà peut continuer de servir à moins que l'incompatibilité ne soit telle qu'il faille faire disparaître ces installations quelles qu'elles soient. Si tel est le cas, en vertu de ce projet de loi, nous devrions alors dédommager les propriétaires. Cela répond-il à votre question, monsieur?

Mr. Bussières: I understand your explanations very well; but I do not think it is all that clear in the present clause. It should rather state: "May continue for reasons that are deemed to be important" or something like that. Because the way it is presently worded, it does not say what you have just explained. Maybe that is what the text was meant to say, but that is not what it says. Unless the French text is different... I understand your explanation very well but that is not what the text on page 6 means. If you analyze it from the point of view of the argumentations, this is not what it means, because the first premise is contradicted by your conclusion. You cannot conclude from those premises and it is not conclusive at all. I do not know how you would be able to make this argument stand in court. You can delete this sentence. In other words, and as you just explained it, you can authorize some incompatible activity for reasons that you deem justified. You can still prevent the damage which could be caused to other types of activities at the airport, and which could still be tolerated, under the wording of paragraph (4).

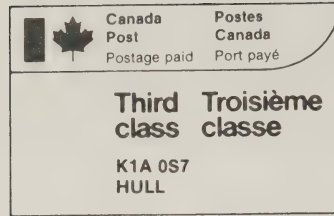
Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je voudrais simplement vous rappeler que dès lors qu'un emplacement d'un aéroport est réglementé, c'est que les règlements sont entrés en vigueur. Il faut bien sûr organiser des consultations. M. Moffatt vous a donné un exemple. Un autre exemple, c'est que des terrains agricoles sont susceptibles d'attirer des oiseaux qui représentent un danger pour les avions. C'est le type d'utilisation incompatible dont il est question dans ce règlement. L'application de ce règlement dépend donc des caractéristiques de chaque emplacement individuel ainsi que de la nature de l'utilisation des terrains, compte tenu des utilisations incompatibles actuellement prévues par la loi, utilisations qui risquent de mettre en danger le fonctionnement de l'aéroport à l'avenir. Si les règlements sont en fait adoptés, les propriétaires pourront faire entendre leurs revendications, et ils auront pour ce faire une période de deux ans.

The Chairman: Thank you, Mr. Bussières. Je voudrais remercier M. McLeish et ses collaborateurs pour avoir comparu devant nous ce matin.

Nous réservons l'article 1 jusqu'à notre prochaine réunion. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. McLeish, Administrator, Canadian Air Transport
Administration;
Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems
Planning;
Mr. L. Shields, Solicitor, Departmental General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. W. McLeish, administrateur, Administration canadienne
des transports aériens;
M. R. Moffatt, Région de l'Ontario (Air) directeur, Elabo-
ration des systèmes de gestion;
M. L. Shields, avocat, conseil général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, January 26, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le jeudi 26 janvier 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

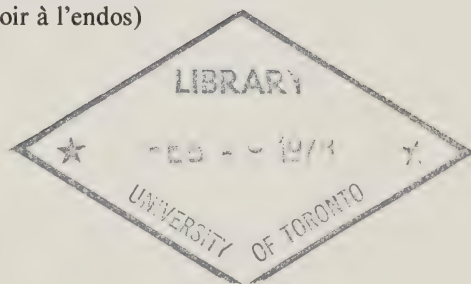
Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-1978

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Allard
Benjamin
Bussières
Cadieu
Daudlin

Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn
Forrestall
Harquail
Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCain
McKenzie

McRae
Murta
Roy (*Laval*)
Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 26, 1978
(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:12 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, McRae and Murta.

Other Member present: Mr. Bawden.

Witnesses: From the Corporation of the City of Thunder Bay: Alderman Don Smith; Mr. David Thompson, Director of Planning and Development; *From Eastern Flying Services Ltd.:* Mr. J. A. Richard, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Chairman called Clause 1.

Messrs. Smith and Thompson made opening statements and answered questions.

Mr. Richard made an opening statement and answered questions.

At 10:05 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 JANVIER 1978
(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 12 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, McRae et Murta.

Autre député présent: M. Bawden.

Témoins: De la Corporation municipale de Thunder Bay: L' chevin Don Smith; M. David Thompson, directeur de la planification et du développement; *De Eastern Flying Services Ltd.:* M. J. A. Richard, président.

Le Comité reprend l'étude du bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le président met en délibération l'article 1.

MM. Smith et Thompson font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

M. Richard fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, January 26, 1978

• 2014

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence.

We will resume consideration of Bill C-4, an Act to amend the Aeronautics Act.

For the information of the committee members, before we proceed I would advise you that we have received a letter from the Canadian Council of Professional Engineers, bringing forward some suggestions in regard to Bill C-4. They are not asking to appear, just to have the letter circulated to the members. The Clerk of the Committee has copies which will be circulated for your information.

It was asked, I believe at our last meeting, that a list of accounts receivable from Transport Canada be forwarded to all the members. I hope that all have received copies; the letter has been circulated to all the members, so I would suggest that you dig into your files. If you do not have it, contact the Clerk and he will be happy to give you a copy.

Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in light of the fact that the airports are shut down and whatnot, I suspect—and Mr. McRae would know—that the City of Thunder Bay probably did not make it.

• 2015

Mr. McRae: No, they made it. The City of Thunder Bay always makes it.

Mr. Benjamin: Oh, great, okay.

An hon. Member: With a great deal of difficulty.

Mr. McRae: We appreciate your concern.

An hon. Member: I hope you did not go by CPR.

The Chairman: I understand that the three witnesses are with us this evening, which is a kind of happy note because Toronto is snowed in . . .

Mr. Benjamin: If they did not make it we would have to have another meeting.

The Chairman: . . . but they made a super effort and got here anyway. We will now call Clause 1.

On Clause 1

The Chairman: I would like to introduce to you, from the Corporation of the City of Thunder Bay, Alderman Don Smith and Mr. David Thompson, Director of Planning and Development. I would invite them to join me at the front here, please. Alderman Smith has an opening statement for the Committee. Mr. Smith.

Alderman Don Smith (Corporation of the City of Thunder Bay): Thank you, Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport and Communications. I believe you

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 26 janvier 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages.

Nous reprenons l'étude du bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Pour votre gouverne, avant d'aller plus loin, j'aimerais dire aux membres du Comité que nous avons reçu une lettre du Conseil canadien des ingénieurs dans laquelle on nous fait quelques propositions au sujet du bill C-4. Le Conseil ne demande pas à comparaître, mais désire simplement que copie de sa lettre soit distribuée aux membres du Comité. Le greffier a en main des copies qui vous seront distribuées.

Au cours de notre dernière séance, je crois, nous avons demandé que le ministère des Transports nous fasse parvenir sa liste de comptes recevables. J'espère que vous en avez tous reçu copie; la lettre ayant été envoyée à tous les membres du Comité je vous conseille donc de vérifier vos dossiers. Si jamais vous ne l'aviez pas, veuillez communiquer avec le greffier qui se fera un plaisir de vous en donner copie.

M. Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, puisque les aéroports sont fermés, j'ai l'impression . . . M. McRae le saurait . . . que les représentants de la ville de Thunder Bay n'ont probablement pas pu venir.

M. McRae: Au contraire, ils sont là. La ville de Thunder Bay réussit toujours.

M. Benjamin: Formidable, parfait.

Une voix: Avec beaucoup de difficulté.

M. McRae: Nous vous sommes reconnaissants de votre intérêt.

Une voix: J'espère que vous n'avez pas pris le train du CP.

Le président: On me dit que les trois témoins sont ici ce soir ce qui est assez réconfortant puisque Toronto est bloqué par la neige . . .

M. Benjamin: S'ils n'avaient pu venir, il nous aurait fallu tenir une autre réunion.

Le président: . . . mais grâce à des efforts surhumains, ils sont arrivés quand même. Nous allons maintenant passer à l'article 1.

Article 1

Le président: J'aimerais vous présenter, de la ville de Thunder Bay, M. Don Smith, conseiller municipal et M. David Thompson, directeur de la planification et du développement que j'invite à prendre place à côté de moi à l'avant. M. Smith a une déclaration à nous faire. Monsieur Smith.

M. Don Smith (conseiller municipal, ville de Thunder Bay): Merci, monsieur le président, membres du Comité permanent des transports et des communications. Je crois que vous avez

[Texte]

have the document in front of you. I am not going to read through it. Nothing bothers me more in City Council than when somebody comes and reads me a document, since I can read. What I would like to do is go through it and highlight certain portions. The fourth paragraph in the first page says:

My experience as a City Councillor in a form of government that deals face to face with citizens on a day-to-day basis has forcibly brought home to me the principle that no one should have his rights jeopardized by legislation without that person having a voice in the matter. It is required when those rights may be jeopardized, in the Municipal field, that proper notice be dispatched to the affected individual with a complete explanation of the possible effects of the legislation on his buildings and land, stated in simple terms and illustrated by plans if necessary. It is also necessary that where it is applicable, the affected property owner be compensated for losses to the use of his property and/or any denial of rights in the development of his land.

Those are the main problems that we have with Bill C-4.

If you go over to the next page, there is one other problem. In the second paragraph we say that we are concerned that part of the amendments to the Aeronautics Act are not readily understood. We find them somewhat confusing, as does our solicitor who has gone through them.

Proposed Section 6.1(2) raises another question other than the specifics of the bill, which is, I guess, the question of when the bill will be used. It provides for the establishment of regulations designating lands adjacent to or in the vicinity of an airport as a protection area to prevent the use or development of such lands or any part thereof in a manner incompatible with the operation of the airport where (a) efforts to reach agreement for protection with the province have failed; (b) the powers of the provincial governments have not been exercised or ineffectively exercised; (c) a direct hazard exists.

We have a particular case in point in Thunder Bay, which I will get to later on, that raises this whole question of the matter of when Transport Canada is going to decide that the province, and I guess the municipality, has not exercised its powers or has not exercised them effectively. So that is something I want to come back to.

• 2020

On page 3, at the top, we are not happy with the section that provides for publication of the zoning regulations in a newspaper. I believe it said "two advertisements in two newspapers". We feel that in a case as serious as this where somebody's property could be affected adversely it requires something more than two advertisements in two newspapers to serve as effective notice. Some people do not read newspapers. As a former journalist I cannot understand that—why they would not—but some people do not and some people even when they read them do not understand everything that is in there, so we feel that there should be personal notice. That is what is provided for in the body of law that we have to deal with,

[Traduction]

ce mémoire devant vous. Je ne vais donc pas vous le lire. Rien ne m'ennuie plus lors des réunions du conseil municipal que quelqu'un qui vient me lire un document alors que je suis capable de le faire moi-même. Ce que j'aimerais faire c'est vous résumer et vous signaler certains aspects. D'abord, le quatrième paragraphe de la première page où il est dit:

Mon expérience de conseiller municipal, les contacts personnels et quotidiens avec les citoyens que cette fonction entraîne, m'ont conduit à adopter ce principe: toute personne dont les droits peuvent être compromis par une législation, doit avoir la possibilité d'exprimer son opinion sur ce sujet. Au niveau municipal, quand les droits d'un citoyen risquent d'être compromis, on exige que celui-ci en soit dûment averti, et qu'on lui fournisse, en termes clairs et au besoin à l'aide de plans, une explication des répercussions de la nouvelle législation sur ses propriétés en immeubles et en terrain. Il est également exigé, quand cela est applicable, que les propriétaires concernés soient indemnisés pour les pertes subies, l'usage de leurs propriétés et/ou les restrictions apportées au développement de leurs terrains.

Ce sont là les problèmes principaux que nous avons, face au Bill C-4.

À la page suivante, nous soulevons un autre problème. Au deuxième paragraphe nous exprimons notre inquiétude que les modifications à la Loi sur l'aéronautique ne soient pas faciles à comprendre. Nous avons assez de mal à les comprendre, tout comme notre avocat qui les a étudiés.

L'article proposé 6.1(2) soulève une autre question qui n'a rien à voir avec les dispositions expresses du bill, à savoir, quand le projet de loi entrera en vigueur. En effet, cet article prévoit l'établissement de règlements visant à désigner comme zones protégées tout terrain situé dans le voisinage d'un aéroport afin d'en empêcher une utilisation ou un aménagement qui, à son avis, sont incompatibles avec les activités d'un aéroport dans les cas où (a) les efforts pour arriver à un accord avec la province au sujet de la protection ont échoué; (b) l'autorité des gouvernements provinciaux n'a pas été exercée, ou l'a été sans résultat; (c) un risque immédiat existe.

Nous avons à l'heure actuelle à Thunder Bay une situation, dont je vous parlerai plus tard, qui illustre toute cette question et qui montre bien dans quelles circonstances le ministère des Transports décide que la province et je suppose même la municipalité, n'a pas exercé son autorité ou ne l'a pas fait de façon efficace. Je reviendrai donc sur ce sujet.

Au haut de la page 3, nous déclarons ne pas être satisfaits de l'article qui prévoit la publication des règlements de zone dans un journal. Je pense que l'on prévoit «deux annonces dans deux journaux». Nous estimons que, dans une situation aussi importante que celle-là, qui pourrait porter atteinte à la propriété d'un particulier, il faudrait, pour que l'avis soit utile, qu'il y ait plus de deux annonces dans deux journaux. Certaines personnes ne lisent pas les journaux. En ma qualité d'ancien journaliste, je ne comprends pas pourquoi ils ne les lisent pas, mais cela n'en reste pas moins vrai; il y a même certaines personnes qui, tout en les lisant, ne comprennent pas tout ce qu'ils y lisent; nous pensons donc qu'il devrait y avoir un avis person-

[Text]

namely, the Ontario Planning Act and it seems to us that if Bill C-4 is going to, in effect, take the place of the Planning Act then that kind of notice should be provided and, again, phrased in such a way as to ensure complete understanding.

Subclause (6) states that the regulation becomes applicable when it is registered in the Registry Office but nowhere in there does it provide any opportunity for the property owners and/or their municipal government to be heard before the regulation takes effect. Again, we feel that a basic tenet of people's democratic rights is this right to a hearing and that is what, in the case of the Ontario Planning Act, the Ontario Municipal Board provides; a right to a hearing and we do not see anything providing that in Bill C-4.

Subclause (10) lays out the reasons compensation can be provided. We feel that is too restrictive and we have given several suggestions for other considerations in terms of compensation.

On page 4, we feel that people should be specifically notified and have the right to plead a case, and that compensation should be looked at.

The specific case in point in Thunder Bay is a small community called Stanley Park which is right near the end of the airport. The community was actually there before the airport and we have a case where the city passed a by-law amendment allowing the frontage requirement for construction in that area to be lowered from 100-foot frontage to 50-foot frontage. Transport Canada objected on the grounds that that area was within the 35 noise contour which is considered by them to be an area where there should not be any more growth. The city's view was that the boundaries of Stanley Park were not being extended, it was just a matter of in-fill. So there would not be any problem in letting that one pass, but Transport Canada objected, the case went before the Ontario Municipal Board, the Ontario Municipal Board heard evidence on the case and a week or so ago they came down in favour of the city.

I would like to point out that at the same time two applications went before the Ontario Municipal Board. There was another very similar application regarding the other end of the airport in a more rural area where the city also allowed such a re-zoning. In that case the Ontario Municipal Board found against the City of Thunder Bay and for Transport Canada. In their opinion it was not a case of in-fill in this other area.

The point we want to make here is that it seems to us the Ontario Municipal Board and the Ontario Planning Act are providing sufficient protection for the airport in this case. One case was in favour of Transport Canada and one was against but Transport Canada do not seem to agree. They have, in a reaction to the OMB decision, sent us a letter giving notice of their intention not to appeal the OMB decision to the Provincial Cabinet, which is one way they could have proceeded, but instead to a Divisional Court.

[Translation]

nel. C'est ce qui est prévu dans la loi dont nous nous occupons, à savoir l'Ontario Planning Act, et il nous semble que, si le Bill C-4 doit remplacer cette loi, il faudrait prévoir un avis de ce genre, avis qui serait formulé de manière à être parfaitement compris.

Le paragraphe (6) stipule que le règlement entre en vigueur lorsqu'il est enregistré, mais ne permet d'aucune manière aux propriétaires ou aux autorités municipales de se faire entendre avant que le règlement n'entre en vigueur. Nous estimons, encore une fois, qu'un des droits démocratiques fondamentaux est le droit à un procès et c'est ce que concrétise le Ontario Municipal Board par l'entremise du Ontario Planning Act qui prévoit le droit à un procès, alors qu'aucune disposition du Bill C-4 ne touche cela.

Le paragraphe (10) établit les raisons en vertu desquelles une indemnité peut être versée. Nous jugeons ces mesures trop restrictives et fournissons plusieurs suggestions à examiner en ce qui concerne l'indemnisation.

A la page 4, nous précisons que les personnes concernées devraient être avisées en personne, qu'elles devraient avoir le droit de plaider leur cause et que la question de l'indemnisation devrait être examinée.

Un cas précis, en ce qui concerne Thunder Bay, est celui de la petite collectivité de Stanley Park, située près de l'extrémité de l'aéroport. Elle se trouvait là avant la construction de l'aéroport. Or la ville a adopté une modification à un arrêté municipal, permettant la construction de façades sur des terrains de 50 pieds au lieu de 100 pieds. Transport Canada s'est opposé à cette mesure, déclarant que cette région se trouvait dans le rayon de la courbe isosonique 35, courbe à l'intérieur de laquelle, d'après le ministère, il ne devrait pas y avoir de croissance supplémentaire. Or, d'après la ville, il ne s'agissait pas d'étendre les frontières de Stanley Park, mais simplement de combler les vides à l'intérieur de cette collectivité. Cela n'aurait dû poser aucun problème, mais Transport Canada s'y est opposé; la cause a été renvoyée au Ontario Municipal Board qui, il y a environ une semaine, après avoir entendu des témoins, a donné raison à la ville.

J'aimerais signaler qu'il y a eu deux causes renvoyés en même temps au Ontario Municipal Board. En effet, dans une deuxième cause fort semblable, au sujet de l'autre extrémité de l'aéroport, région plus rurale, où la ville avait permis un nouveau zonage du même genre, l'Ontario Municipal Board a rejeté la demande de la ville de Thunder Bay et a donné raison à Transport Canada. D'après l'organisme, il ne s'agissait pas de «remplissage» dans cette deuxième région.

Ce qu'il nous intéresse de dire ici, c'est qu'il nous semble que l'Ontario Municipal Board et le Ontario Planning Act protègent adéquatement l'aéroport dans ce cas-ci. Une des décisions prises a été favorable à Transport Canada, alors que l'autre lui a été défavorable, mais il semble que Transport Canada ne soit pas d'accord. Réagissant à la décision de l'Ontario Municipal Board, le ministère nous a envoyé une lettre nous avisant de son intention d'interjeter appel contre cette décision, non auprès du conseil des ministres provincial, ce qu'il pouvait faire, mais auprès d'une Cour de division.

[Texte]

[Traduction]

• 2025

In my opinion at least, that is rather a high-handed and arrogant approach to take because what it really means is that decision will be tied up in court for several years, probably as long as Transport Canada wants to tie it up. And what I believe is happening there is, it has been tied up in court, in litigation, and the people of Stanley Park have no way to fight that kind of situation. An effective freeze is put on by tying it up in court and I do not believe that is the way Transport Canada should be proceeding. That is an example of the sort of difference of opinion that might occur between Transport Canada and us in terms of when they should be stepping in.

There is one other thing I would like to wrap up with. I personally believe, although we agree it is the right and the duty of the federal government to area, there is some advantage to having Transport Canada dealing through—if you like, using—the Ontario Planning and Development Act and the municipalities as, call it the enforcing body. That provides checks and balances. It means that Transport Canada are going to have to present their case. They are going to have to convince the city. They are going to have to convince the municipality. And they are going to have to convince an unbiased body, the Ontario Municipal Board, of the rightness of their case. They had their chance to do that in Stanley Park. They did not convince them. And so now I guess they are really saying that might is right, so they are going to close it down in some other fashion. I believe it is healthy to have that kind of check and balance in there.

Also, as a municipal alderman, I would like to say that I feel I am somewhat closer to the grass roots. If the people of Stanley Park, as they have proven, do not like what I am doing on their behalf, I am a few houses down the block and they can get to me awfully fast. It is not so easy for those people to get to Transport Canada when they do not like what is happening. So I think there is some advantage in keeping it at the local level.

One other point I would like to make is that I think more publicity on this case is needed because there must be other cities that would be vitally concerned. There must be other provinces that would be vitally concerned. I am surprised that it is the City of Thunder Bay that is coming and speaking to you tonight. Maybe it is just because we happen to have a very contentious issue in our city that this is being brought up. Maybe a lot of other communities and governments have overlooked what Bill C-4 might do. And I think if they took a close look at it, they might want to come here and present their point of view as well.

I would like to turn it over to the Director of Planning, David Thompson. I handle the political end, but Mr. Thompson has been dealing with the Ontario Planning and Development Act for quite some time so he, if you like, is the expert in that area.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. David Thompson (Director of Planning and Development, Corporation of the City of Thunder Bay): Thank you, Mr. Chairman. I will try to be brief. I know the Committee

Cela me semble une attitude assez arbitraire et arrogante: en effet, cela signifie que cette décision y restera bloquée pendant plusieurs années, tant que Transport Canada le jugera utile. Cette cause piétinera donc à la Cour et les gens de Stanley Park n'ont aucun moyen de renverser la situation. Transport Canada ne devrait pas agir ainsi. C'est là un exemple des divergences d'opinions qui peuvent surgir entre Transport Canada et nous-mêmes quant à l'opportunité de leurs interventions.

Il y a autre chose dont je voudrais parler. Bien que nous reconnaissons que le gouvernement fédéral a le droit et le devoir d'intervenir en ce domaine, je crois personnellement que Transport Canada aurait tout avantage à faire appel aux municipalités et à invoquer la Loi ontarienne sur la planification et le développement. Cela assurerait davantage d'équilibre et de contrôle. Transport Canada devra présenter son cas. Il faudra que la ville, la municipalité, ainsi qu'une instance impartiale, à savoir l'Ontario Municipal Board soient convaincues du bien-fondé de ce cas. Cette chance était offerte dans l'affaire de Stanley Park. Les responsables de Transport Canada n'ont pas été convaincants. Je crains que cette fois-ci ne s'y soient pris cette d'une autre façon pour gagner leur cause. Je pense qu'il serait souhaitable d'introduire un certain niveau de contrôle et d'équilibre.

En ma qualité de conseiller municipal, je voudrais souligner que je suis littéralement «près» des gens touchés par ce problème. Si les gens de Stanley Park, comme ils l'ont prouvé, ne sont pas d'accord avec ce que je fais en leur nom, ma maison n'est pas très loin et ils peuvent me «contacter» très vite. Il n'est pas aussi facile de contacter les responsables de Transport Canada lorsqu'il y a matière à contestation. Je pense qu'il serait bon de maintenir le débat au niveau local.

Je crois qu'il serait bon de faire davantage de publicité sur cette affaire, car d'autres villes sont certainement concernées, d'autres provinces aussi. Je suis surpris que ce soit le représentant de la ville de Thunder Bay qui soit présent ici ce soir. C'est peut-être parce que le problème est particulièrement aigu dans notre ville que cette question a été soulevée. Les conséquences du Bill C-4 ont peut-être échappé à un grand nombre de localités et aux gouvernements. S'ils étudiaient la question de plus près, ils jugeraient peut-être bon de comparaître et d'exprimer leurs opinions.

Je voudrais maintenant céder la parole au directeur de la planification, David Thompson. J'ai abordé la question sous l'angle politique, mais M. Thompson a une longue expérience de la loi ontarienne sur la planification et le développement, et c'est lui qui est expert en la matière.

Le président: Monsieur Thompson.

M. David Thompson (directeur de la planification et du développement, Corporation de la ville de Thunder Bay): Merci monsieur le président. J'essayerai d'être bref. Je sais

[Text]

has a great workload tonight, Mr. Chairman, and I will just enlarge on some of the subjects that Mr. Smith has drawn to your attention.

We find that the present procedure of determining the needs of Transport Canada in the area surrounding an airport usually occurs through four different basic methods.

The first one is that a landowner is usually approached by the federal people themselves or through the provincial government with an offer to purchase his land. He may, in the second instance, receive a notice of expropriation as filed. In the third instance, he may just receive a notice in the paper that there is a height restriction or some other type of activity in the wind that is going to confine his use of his land. The fourth method through which he finds out there is going to be a restriction on his property is that he makes an application to the Central Mortgage and Housing Corporation to avail himself of the benefits under the National Housing Act. At that time, he is informed that his property has been included in the thirty-five NEF contours and he has no right to a mortgage. In fact, they will not underwrite it. He may find that he is outside the 35 contour, between the 25 and the 35, and he will find that he has to include additional insulation and soundproofing within his house, usually very costly elements, special doors, windows and detaching the outer surfaces of the building from the inner framework.

• 2030

It often happens that this is the only way the municipality finds out about it, the NEF contours are deposited with Central Mortgage, usually the local office, but no advice is given to the municipality at all that these NEF contours have been extended or just brought into play. It is a rather haphazard method of putting them on.

So, these are examples of how a person's interest can be affected by a restriction on the use of his land just through the NEF contours, and what is attempted by the proposed section in the amendment.

In Ontario, and I think other provinces have similar legislation, we have what is usually referred to as the Provincial Planning and Development Act, and most of the ones with which I am familiar have about the same content within their planning acts as Ontario. There is a method laid out in these planning acts that requires a municipality, when it is publishing a restricted area bylaw or a zoning bylaw, as it is commonly called, to follow this set procedure in advising property owners of the effects that the bylaw is going to have on their property, the date that it is going to become effective and what their rights are in appealing or objecting to the bylaw in the first instance.

They way never be able to do anything about it, but at least at that point in time they become aware of what the municipality is laying on them. So, they have the opportunity, then, of going to their municipal council and raising their objections and the council can either heed it and discard the bylaw or amend it to overcome the concerns of the people.

[Translation]

que le comité a du pain sur la planche ce soir, monsieur le président, et je me contenterai d'approfondir certains des sujets que M. Smith a portés à votre attention.

Les procédures suivies à l'heure actuelle pour déterminer les exigences de Transport Canada dans les zones limitrophes d'un aéroport sont au nombre de quatre.

Premièrement, une agence fédérale ou provinciale fait une démarche auprès du propriétaire, lui proposant l'achat de son terrain. Deuxièmement, un avis d'expropriation lui est envoyé. Troisièmement, une annonce dans le journal l'informe de l'instauration de limitations de hauteur qui risquent de limiter l'utilisation de son terrain. Quatrièmement, le propriétaire fait une demande auprès de la Société centrale d'hypothèques et de logement pour bénéficier des avantages de la Loi nationale sur l'habitation, et apprend que certaines restrictions frappent sa propriété et qu'on a inclus sa propriété dans une zone où l'exposition prévue au bruit est égale ou supérieure au niveau 35: il n'a donc pas le droit de faire un emprunt pour une hypothèque. Du moins, la SCHL ne garantira pas son emprunt. Il peut se trouver à l'intérieur de la courbe isosonique 35, entre la courbe 25 et la courbe 35, et avoir besoin d'isolation supplémentaire dans sa maison. Cela coûte en général très cher parce qu'il faut installer des portes et fenêtres spéciales et détacher les surfaces extérieures de l'immeuble de la structure intérieure.

C'est souvent de cette façon seulement que les municipalités apprennent la chose. Les courbes isoniques sont remises à la SCHL, habituellement au bureau local, mais on n'informe pas du tout la municipalité que les courbes isoniques ont été étendues ou qu'elles viennent d'être appliquées. C'est une curieuse façon de les appliquer.

Ce sont là des exemples démontrant comment une personne peut être lésée lorsqu'on restreint l'utilisation qu'elle peut faire de son terrain par l'imposition de courbes isoniques et par l'amendement proposé à cet article.

L'Ontario, et je crois d'autres provinces, a une loi appelée la [Provincial Planning and Development Act]. La plupart des autres lois provinciales de planification que je connais contiennent à peu près les mêmes dispositions que celle de l'Ontario. Ces lois de planification exigent qu'une municipalité qui publie un règlement de zone, comme on l'appelle couramment, suive une procédure bien établie, en informant les propriétaires des effets qu'aura le règlement sur leurs propriétés, de la date à laquelle le règlement entrera en vigueur et de leurs droits de faire appel ou de s'opposer au règlement.

Les propriétaires ne pourront peut-être pas faire modifier le règlement mais du moins, à ce stade, ils sont informés de ce que la municipalité va leur imposer. Ils ont donc l'occasion de présenter leurs objections au conseiller municipal et le conseil peut soit en tenir compte et rejeter ce règlement, ou le modifier afin de calmer les inquiétudes de la population.

[Texte]

The bylaw, if the council stands firm in its intent—and councils must do these sorts of things or, like all forms of government, they must provide for the best interests of the common areas of the municipality—is then referred to a body usually referred to as a utility board within the province. This board hears the pros and cons on the bylaw and will give a decision after a time of deliberation on the arguments presented and the effects of the bylaw itself. It will give a decision whether it approves the bylaw or refers it back to the council to be amended or just does not approve it and the bylaw does not become effective.

We would like to make the submission in a respectful way to the Committee that this type of technique or method be included in the Aeronautics Act. We think this is a good time to include it within the Aeronautics Act when you are considering amendments in Bill C-4. We think it will advise people properly as to how their property is going to be affected. You could use the provincial agency to initiate the method for you for Transport Canada or they could have the municipality do it with the consent of the province, of course.

We notice that in Section 6.1(4) there is no reference to such things as illegal, nonconforming use, which is referred to in most planning acts, and is a common legal term where a person's property has been acquired for some special use or has been restricted for some special use and he is allowed to continue until the use affects the intent of the original bylaw.

I think it is referred to in proposed Section 6.1(4), but it does not go deep enough that a person would have the ability to appeal under the nonconforming use, to have the use extended if he had to enlarge the premises, for instance, and was allowed to continue his use even though it was restricted by the MOT or he could change it to a use that would be more compatible with the activities of the airport.

The publication of notices referred to in proposed Section 6.1(5), we think, would be an excellent supplement to the original notice that would go out to the individual property owner, and we think it would only suffice in that instance, not as a complete method of advising people. Usually the notices are so technical and so detailed that a person could not really understand them from the press and from the maps that usually accompany them.

• 2035

We would also suggest to the Committee that after the zoning restriction is approved in its final form, after having gone through the hearings and the approval stages, the document be deposited as a zoning regulation in the registry office and appear against the title of each individual property that it affects. That is not a really onerous task; it really sounds like one at the beginning but actually it is one that can be easily accomplished. We think that should not take place until after the approval is given.

Clause 6.1(10) is very unsatisfactory. It is the matter of compensation. The subclause, when implemented, does in fact remove any right, or reduce the opportunity of an individual to

[Traduction]

Si le conseil décide de conserver le règlement—et les conseils doivent parfois le faire parce qu'ils doivent penser avant tout au bien de l'ensemble—le règlement est soumis à un organisme appelé la commission des services publics de la province. Cette commission se réunit afin d'étudier le pour et le contre et rend sa décision après avoir entendu les arguments présentés et étudié les conséquences qu'aura le règlement. Elle approuve le règlement, le renvoie au conseil municipal pour être modifié, ou tout simplement le rejette.

Nous proposons respectueusement au Comité d'inclure ce genre de mécanismes dans la Loi sur l'aéronautique. Nous estimons que c'est le moment de le faire puisque le Comité étudie présentement le bill C-4 modifiant cette Loi. Selon nous, ce mécanisme permettrait aux personnes concernées de savoir comment le règlement va toucher. L'organisme provincial pourrait s'en charger pour le compte du ministère des Transports. La municipalité pourrait également le faire avec le consentement de la province.

Nous remarquons que le paragraphe 6.1(4) ne mentionne pas les utilisations incompatibles illégales, mentionnées dans la plupart des lois de planification. Cette expression concerne les terrains acquis pour une utilisation spéciale ou dont l'utilisation a été restreinte et qui peuvent continuer à être utilisés de cette façon jusqu'à ce qu'une telle utilisation entre en conflit avec le règlement original.

Je pense qu'on le mentionne au paragraphe 6.1(4), mais ce paragraphe ne permet pas aux propriétaires de faire appel, en vertu des dispositions sur l'utilisation incompatible, afin d'agrandir les bâtiments par exemple, de pouvoir continuer à utiliser ce terrain ou d'en modifier l'utilisation afin qu'elle soit plus compatible avec les activités de l'aéroport.

Il serait également excellent, en plus d'envoyer un avis aux propriétaires individuels, de publier les règlements comme le stipule le paragraphe 6.1(5). Nous ne pensons pas que la publication seule soit une méthode satisfaisante pour informer la population. Ces avis sont en règle générale tellement techniques et détaillés que les citoyens ne pourraient pas vraiment les comprendre en les lisant dans les journaux et en se référant aux cartes qui les accompagnent habituellement.

Nous proposons également au Comité qu'une fois approuvé, après avoir fait l'objet d'audiences et d'examen, le règlement de zone soit déposé au bureau d'enregistrement et figure en regard de chaque titre de propriété concerné. Cette tâche n'est pas aussi ardue qu'elle peut le paraître de prime abord et peut être accomplie assez facilement. Il faudrait cependant attendre que l'approbation ait été donnée.

Le paragraphe 6.1(10) n'est pas du tout satisfaisant. Il s'agit des indemnités. Lorsqu'il sera appliqué, ce paragraphe enlèvera au propriétaire le droit ou la possibilité de développer son

[Text]

develop his land as he might have expected to do under the municipality's guideline document.

Now, every municipality of substance that carries out a sophisticated planning operation, or even an elementary one in some instances, has a document it calls a master plan or an official plan. And people, developers and the citizens themselves use this official plan as a guideline document. Now, if the individual's rights are being affected by some other agencies through some other method, and it does not appear within the official plan, or there is no other record of it, he has no knowledge that these things are going to happen to him some time in the future. But if it is contained within the official plan he has full knowledge of it.

The matter of compensation has been raised by Alderman Smith, and we think it is unsatisfactory because we think even a restriction on the use of land, whether the land is taken or not, is an absolute invasion of the rights of the individual to utilize the property.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

I have a little notice for the Committee members. On the initiative of your Chairman, when committees are sitting in the West Block, coffee will be available within the building and you will not have to run to the Centre Block. So I hope that will be convenient to all the members.

Mr. Condon: Why did you not buy it, cheapie?

The Chairman: You will have to raise my salary first and then I will be glad to do it.

An hon. Member: Maybe that is what you are worth.

The Chairman: Second, we have not established a time limit for the witnesses or the questions, and we do have three witnesses this evening. So I would ask, please, that you keep your questions as short and brief as possible, and I would also ask the witnesses to keep their answers as brief as possible.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to congratulate the witnesses on their presentation and on getting here at all. I understand they almost ran off the runway in Toronto and have been struggling to get here by bus since around 10 o'clock this morning, after getting out of Thunder Bay about 7 o'clock. I did not think you would make it, but here you are and congratulations.

I think it is important that we hear from Thunder Bay because of the difficulties that have been experienced there. But I agree with Alderman Smith that other communities should be looking at this very seriously. I am surprised that at this particular point Thunder Bay is the only city that has come forward. I hope that somewhere or other you will be able to communicate with other communities because what I see here is something that transcends just the airport. It means that the planning acts of most provinces—and I am sure that most provinces have planning acts of some sort—are going to

[Translation]

terrain comme il aurait pu le faire en vertu du plan de la municipalité.

Toute municipalité qui se respecte effectue une planification poussée, ou même élémentaire parfois, et se sert à cette fin d'un document appelé plan directeur ou plan officiel. Les lotisseurs et les citoyens eux-mêmes consultent ce plan officiel. Si les droits d'un particulier sont touchés par les règlements d'un organisme qui ne figurent pas dans le plan officiel, le citoyen ne sait pas que ces règlements lui seront imposés plus tard. Par contre, si le règlement est contenu dans le plan officiel, le citoyen en prend tout de suite connaissance.

Le conseiller Smith a parlé de la question des indemnités. A notre avis, cette disposition n'est pas satisfaisante parce que même une restriction imposée à l'utilisation du terrain, qu'il soit exproprié ou non, prive le citoyen de son droit à la jouissance pleine et entière de ses biens.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

J'ai un avis à donner aux membres du Comité. Grâce à votre président, les membres des comités qui se réunissent dans l'Édifice de l'Ouest pourront obtenir du café dans l'édifice même et n'auront plus à courir à l'Édifice du Centre. J'espère que cela vous satisfera.

M. Condon: Pourquoi n'avez-vous pas payé une tournée, radin?

Le président: Si vous voulez bien augmenter mon traitement, je serai heureux de le faire.

Une voix: C'est peut-être que vous ne valez pas plus!

Le président: Deuxièmement, nous n'avons pas fixé d'heure limite pour entendre les témoins ou poser les questions, et nous avons trois témoins à entendre ce soir. Je vous demanderais donc de poser des questions aussi brèves que possible et je demanderais également aux témoins de répondre le plus brièvement possible.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Je voudrais féliciter les témoins de leur exposé et même d'être venus ici ce soir. Je crois que leur avion a presque fait une embardée hors de la piste à Toronto et qu'ils ont dû prendre ensuite l'autobus de 10h ce matin pour arriver jusqu'ici et ce, après avoir quitté Thunder Bay vers 7h. Je ne pensais pas que vous passeriez, mais vous avez réussi, félicitations.

Il est important que nous ayons des représentants de Thunder Bay parce que cette ville a eu beaucoup de difficultés. Je suis d'accord avec le conseiller Smith, les autres municipalités devraient étudier sérieusement ce projet de loi. Je suis surpris que Thunder Bay soit la seule municipalité à se faire entendre jusqu'à maintenant. J'espère que vous pourrez communiquer avec les autres collectivités parce qu'à mon avis, cette question dépasse le contexte immédiat des aéroports. Les lois de planification dans la plupart des provinces—je suis certain que la

[Texte]

be in some way or other put into jeopardy if this bill goes through just as it is.

Unfortunately, we did not have a chance to look at the brief until it arrived here, Alderman Smith, but I understand you are a bit concerned about who defines what is a necessity in terms of this proposed act, and I think Stanley Park is a good case in point. Why? What possible value to the MOT can it be not to allow people to in fill in an area that already exists? Would you like to comment on how the bill might be improved to do this.

• 2040

Alderman Smith: I guess there are always going to be arguments between the two levels. It seems to me the only way you can ever really settle those arguments is to try to come up with some, so-called, impartial body. That is what the OMB supposedly is at that other level. But the suggestion under Bill C-4 that bothers me is that if Transport Canada is not happy with the way we, the province, are protecting that airport, then Bill C-4 comes into play and that settles the matter.

That lays all the power on one level. You might as well not even bother fooling with the province or the municipality in the first place, because they can move in at any time they do not like what we are doing. That is what bothers me, especially looking at Bill C-4 and seeing it does not have the kind of things built in that the Ontario Planning and Development Act already does.

Mr. McRae: Safeguards. Is it your opinion that in this particular case where the Municipal Board has ruled that infilling should be permitted and there is a notice to appeal on this, this may be a stall until Bill C-4 is passed? This is what is bothering me.

Alderman Smith: That is certainly what it looks like from my point of view. When you appeal something to the courts, I think we all know how long it could be there. They could not appeal it politically but they appealed it on a point of law. There is an error of law on the face of the record and the order of the Ontario Municipal Board made in the exercise of its functions under the Ontario Planning and Development Act if correct, then is the planning act ultra vires the legislative authority of the Province of Ontario by conflicting with authority of the federal Crown in respect of aeronautics. That is pretty hard to understand but it seems to me what it is saying is that the federal area has control of aeronautics because, I guess, of the BNA Act, so that the OMB had no right to rule. If the OMB had no right to rule, why did they go and present their case to the OMB in the first place? It seems to me they are changing the rules in midstream here. First of all they go and argue the case there, and when it does not work out the way they want then they take it to court to talk constitution for I do not know how many years, saying that the OMB have no right to rule on the matter.

[Traduction]

plupart des provinces ont des lois de planification—seront remises en question si ce projet de loi est adopté tel quel.

Malheureusement, nous n'avons pas pu lire le mémoire avant la réunion, conseiller Smith, mais si j'ai bien compris, vous voulez savoir qui déterminera les besoins dans le cadre du projet de loi. Stanley Park est un bon exemple. Je ne vois pas pourquoi le ministère des Transports interdirait la construction dans un secteur qui est déjà habité. Pourriez-vous nous dire comment on pourrait améliorer le projet de loi à cet égard?

Le conseiller Smith: Je crois que les deux paliers ne s'entendront jamais. J'ai l'impression que la seule façon de régler ces différends, ce serait de créer un organisme impartial. C'est ce que le Conseil des municipalités de l'Ontario est censé faire à l'autre palier. Ce que je n'admets pas dans le Bill C-4, c'est que si jamais Transports Canada n'était pas content de la façon dont la province protège l'aéroport, il pourrait invoquer le Bill C-4 pour régler la question.

Cela signifie donc qu'un palier détient tous les pouvoirs. On pourrait même laisser carrément de côté la province ou la municipalité, puisque le gouvernement fédéral peut s'ingérer n'importe quand si quelque chose ne fait pas son affaire. Cela ne me plaît pas tellement, surtout qu'on ne retrouve pas dans le Bill C-4 les garanties que l'on retrouve dans la Loi sur la planification de l'aménagement de l'Ontario (Ontario Planning and Development Act).

M. McRae: Des garanties. Croyez-vous que si le Conseil des municipalités décidait d'autoriser le remplissage et qu'on fasse appel de cette décision, les choses pourraient traîner en longueur jusqu'à l'adoption du Bill C-4? Voilà ce que moi je crains.

Le conseiller Smith: C'est bien mon impression également. Lorsqu'on se pourvoit en appel, on s'attend toujours à ce que ce soit très long. On ne pourrait pas politiquement contester la décision, mais on pourrait certes le faire devant un tribunal. D'après le dossier du Conseil des municipalités de l'Ontario, celui-ci a certainement fait une erreur juridique dans l'exercice des fonctions que lui a confiées la Loi sur la planification de l'aménagement. Mais alors, on est en droit de se demander si la Loi sur la planification n'est pas inconstitutionnelle, puisque l'autorité législative de la province de l'Ontario entre en conflit avec celle de la Couronne, du moins en matière d'aéronautique. Il est bien difficile de comprendre cela, mais j'ai la nette impression que, dans ce bill, on veut affirmer que c'est le gouvernement fédéral qui doit contrôler l'aéronautique, probablement à cause de l'AANB, et donc que le Conseil des municipalités de l'Ontario n'a pas droit de regard. Le cas échéant, pourquoi alors le gouvernement fédéral a-t-il au départ présenté sa cause au Conseil? J'ai l'impression qu'on est en train de modifier les règles du jeu en pleine partie. On commence par aller présenter sa cause et puis, lorsqu'on se rend compte que cela ne marche pas tout à fait comme prévu, on décide de disputer, devant les tribunaux, la constitutionnalité du Conseil.

[Text]

Mr. McRae: I guess what bothers me about the whole ruling is the fact that it seems so unnecessary. In no way does this seem to impede the function of the airport.

To move on, I would just like to mention I am pleased that you have taken the bill and indicated some of the concerns you have because the normal way of doing things is being restricted. You see that in this bill there is not adequate notice and individuals would not be informed in an adequate way; they would not be informed of their rights and their ability to appeal, and the right to a hearing seems to be lacking, compensation factors are not satisfactory. There is one thing that bothers me a great deal in this, something that I see happening in Stanley Park right now, and that is the fact that there is in a sense expropriation of value, though not expropriation of physical property. In the case of Stanley Park these people own a piece of land which normally by all city by-laws and according to the OMB one can build a house on. The size of lots and everything is satisfactory, the house would only be a certain height and it would not contravene regulations as far as height is concerned. But the federal government is saying that they cannot be built there. Then that land, I would take it, would be valuable only in terms of a person having more recreational land around his house. There is no other value that one could put on that land. Is that true?

Mr. Thompson: That is correct.

Mr. McRae: So in a sense although land in any other place in the city, comparable land, might be worth say \$20,000 for a 75-foot lot, here it is valueless because they have said they cannot use it. Now there is no effort and no indication in this bill or any place else requiring the MOT to compensate these people for the loss of this land.

This is why I say that while it is not expropriation of land, it is expropriation of land value. It depresses the value of land so that this particular individual who happens to have a house here, in the case of Stanley Park, and who were here a long time before the airport ever arrived, actually have had the value of the land expropriated from them and they cannot use it as normal citizens would. So I think there should be some changes, as you were saying, to 6.1(10) to allow this kind of compensation where it is necessary to do this.

• 2045

I think those are all the questions I have at this particular point.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Murta: May I make a very short point of order?

The Chairman: Mr. Murta, on a point of order.

Mr. Murta: There is no possible way that we are going to be able to hear and question all the witnesses tonight unless we sit through until 10:30, or else allow the other two witnesses to present their briefs to us, make points, and then question them after for however long we require.

The Chairman: Mr. Murta is entirely correct. There are four other questioners, the other people have come a long way to present briefs, and unless we are brief in our direct ques-

[Translation]

M. McRae: Ce qui me déplaît le plus, en fait, c'est que tout cela me semble inutile, puisque rien ne nuit au fonctionnement de l'aéroport.

Pour passer maintenant à autre chose, j'aimerais vous dire à quel point je suis heureux que vous vous soyez donné la peine de nous indiquer ce qui, dans le bill, modifierait les procédures habituelles. Vous avez remarqué que le délai d'avis était trop court et donc que les particuliers ne seraient pas suffisamment informés de leur droit d'appel et autres; tous ne semblent pas avoir droit à une audience et les indemnités ne semblent pas suffisantes. J'ai pu remarquer ce qui se passe à Stanley Park en ce moment et je me suis rendu compte que, s'il n'y a pas toujours véritablement expropriation des terrains, il y a, si l'on veut, une espèce d'expropriation de la valeur. Dans le cas de Stanley Park, tous les propriétaires de ces terrains sont autorisés, conformément aux règlements municipaux et au Conseil des municipalités, à y construire une maison. La superficie des terrains est raisonnable et les maisons ne devront pas dépasser une certaine hauteur, au risque de contrevenir aux règlements. Mais le gouvernement fédéral a maintenant décidé que ces propriétaires ne pouvaient pas construire de maisons. Ces terrains auraient donc de la valeur pour autant que les gens pourraient en profiter. Si le terrain n'est même pas adjacent à celui sur lequel est leur maison, à quoi peut-il bien servir, ne croyez-vous pas?

M. Thompson: Vous avez raison.

M. McRae: Autrement dit, même si un terrain comparable de 75 pieds pourrait valoir environ \$20,000 dans un autre quartier de la ville, là, il n'a aucune valeur, puisque l'on ne peut pas en jouir. Dans le bill, on ne précise pas que Transports Canada sera obligé de dédommager ceux qui perdront l'usufruit de leur terrain.

C'est ce que j'appelle non pas expropriation proprement dite, mais expropriation de la valeur du terrain. Cela fait perdre de la valeur aux terrains et la personne qui se trouvait avoir une maison à cet endroit, dans le cas du parc Stanley, et qui habitait là longtemps avant que l'aéroport ne soit construit, a reçu la valeur pour le terrain qui a été exproprié mais ne peut l'utiliser comme un autre citoyen. Je crois qu'il devrait y avoir une modification au paragraphe 6.1(10), pour permettre une indemnisation dans ce cas.

Je crois que ce sont toutes les questions que j'avais à poser.

Le président: Merci, monsieur McRae.

M. Murta: Puis-je brièvement invoquer le Règlement?

Le président: Oui, monsieur Murta, vous avez la parole.

M. Murta: Nous ne pourrions entendre tous les témoins ce soir à moins de siéger jusqu'à 10 h 30 ou de permettre aux deux autres témoins de nous présenter leurs mémoires et leurs points de vue, puis que nous leur posions nos questions, quel que soit le temps à y consacrer.

Le président: Monsieur Murta, vous avez raison. Il reste quatre membres du Comité qui veulent poser des questions et, à moins que nous nous montrions brefs dans nos questions et

[Texte]

tions and answers these people who have made other plans, possibly for tomorrow, will be thrown off by the scheduling. We said we would hear them this evening.

Mr. Murta: May I make the suggestion that they all be heard, if that is agreeable to the Committee, that we then make any notes we wish on the briefs that they present, and then question afterwards for however long we wish, whether it be three quarters of an hour or an hour.

Mr. McRae: Could we do that without necessarily keeping a quorum? I think this is a good suggestion.

The Chairman: We do not necessarily need a quorum. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the same point of order, Mr. Chairman, I was just wondering if those appearing for Eastern Flying Services Limited and Canadian Owners and Pilots Association are from Ottawa, or have all of them come from some distance? The reason I am asking is that, for example, if the Canadian Owners and Pilots Association have people already in Ottawa to present their brief then I think the Committee could well arrange for a meeting next Monday night or Tuesday to hear them. But we must hear the ones tonight who have had to travel a long way.

The Chairman: That is agreeable.

I believe COPA has representation here and we do have a meeting on Monday evening and there are witnesses. But that does not necessarily mean they will fit in on Monday, and I do not know what the block system is on Tuesday.

Mr. Benjamin: I am agreeable to Tuesday or whenever.

The Chairman: That would mean they would have to come back. It is a quarter to nine. Perhaps we could just play it by ear. I believe the representatives from Thunder Bay have the longest brief. The others have mentioned that they only require a short time before the Committee. So if you will co-operate and keep the questions brief and avoid long statements, I think we might be able to deal with the representatives from Thunder Bay as well as the other two representatives here with us this evening, if that is agreeable. It depends on the members.

Mr. Benjamin: What I was trying to ascertain, Mr. Chairman, was that if we do not have sufficient time this evening the Canadian Owners and Pilots Association would be prepared, because we must give them all the time they wish to have, to come and see us Monday or Tuesday of next week. Even if one were to agree 100 per cent with the objectives of the bill, some pretty fundamental things have been raised by the gentlemen from Thunder Bay, and undoubtedly by the others. I think maybe we should take them one at a time. But first we could inquire if one or other or perhaps both the other witnesses would be available next week, because they would not have to do any travelling. But if they do have to do some travelling, then of course we will have to accommodate them tonight.

[Traduction]

réponses, ces autres personnes qui sont venues de loin pour présenter leurs mémoires pourraient être gênées dans leurs plans si nous les recevons demain. Nous avons promis de les entendre ce soir.

M. Murta: Puis-je proposer que le Comité entende tous les témoins et que nous prenions les notes que nous désirons sur leurs mémoires et qu'ensuite nous posions nos questions aussi longtemps qu'il le faudra, même si cela doit durer trois quart d'heures ou une heure.

M. McRae: Est-ce que nous pouvons procéder ainsi sans nécessairement conserver le quorum? Je crois que c'est là une bonne idée.

Le président: Le quorum n'est pas absolument nécessaire. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Au sujet de ce même rappel au Règlement, monsieur le président, je me demandais si les témoins de l'Eastern Flying Services Limited et la Canadian Owners Pilots Association venaient d'Ottawa, ou est-ce que tous viennent de loin? Je pose cette question car si la Canadian Owners and Pilots Association a des représentants à Ottawa, le Comité pourrait peut-être prévoir une séance pour lundi soir ou mardi pour les entendre. Mais il nous faut absolument entendre les témoins qui viennent de loin ce soir.

Le président: D'accord.

Je pense que la COPA a des représentants ici et nous avons prévu une séance pour lundi soir et il y a des témoins. Mais cela ne signifie pas qu'on pourra nécessairement arranger quelque chose pour les entendre lundi soir et je ne sais pas ce qu'il en est pour mardi avec ce système des créneaux.

M. Benjamin: Pour moi, cela peut aller mardi ou n'importe quand alors.

Le président: Cela voudrait dire qu'il devrait revenir, or il est 20 h 45 et peut-être que nous pourrions simplement improviser maintenant. Je crois que les représentants de Thunder Bay ont le mémoire le plus long à présenter et les autres ont des mémoires plus courts. Donc, si vous voulez bien collaborer, et rester brefs dans vos questions, et éviter les longues déclarations, je crois que nous pourrions nous occuper des représentants de Thunder Bay et des deux autres représentants qui se trouvent ici ce soir. C'est donc aux membres du Comité de décider.

M. Benjamin: Ce que j'essayais de savoir, monsieur le président, c'est si nous avions suffisamment de temps ce soir, car la Canadian Owners and Pilots Association serait prête à revenir lundi ou mardi car elle voudrait obtenir tout le temps nécessaire pour exposer son point de vue. Même si on était d'accord à 100 p. 100 avec ces objectifs du bill, le représentant de Thunder Bay a soulevé des objections fondamentales et il se peut que d'autres en soulèvent aussi. On pourrait peut-être les passer en revue l'une après l'autre. Mais on pourrait peut-être chercher à savoir si l'un ou l'autre des témoins, ou tous les deux peut-être, seraient disponibles la semaine prochaine, s'ils n'ont pas à voyager, mais s'il leur faut voyager, naturellement nous devons les entendre ce soir.

[Text]

The Chairman: Well, the other witnesses are here anyway and there is a good possibility we will be able to hear them, if members co-operate as usual. They likely are going to stay here anyway, so if we can put them through then I think it will be more convenient for them rather than rescheduling it. Could we please proceed.

Mr. Flynn: On a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Flynn.

Mr. Flynn: I think Mr. Murta has made a very valid suggestion and I think we should proceed quickly to his suggestion, because we will then be giving a fair hearing to all those that are present. If we have a problem with overruns, so that we have to fill in on Monday or Tuesday with people who are closer, we can do it. I see no objection to Mr. Murta's suggestions.

• 2050

The Chairman: I am in the hands of the Committee. We are using up very valuable time. I feel that members would want to question the other witnesses, and if they submit their briefs there is no way we will be able to question them after 10 o'clock. As I said, we have used up already almost 10 minutes; we could have gone through two questioners, nearly. Why do we not proceed, and we will see how it evolves as the time goes on?

Mr. McKenzie.

An hon. Member: He is not here.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I will certainly abide by your admonition. I congratulate the representative of Thunder Bay on a very excellent submission. I think they have certainly brought out a number of very important points. I should remind the Committee that the organization known as "People or Planes", which is an organization that emerged from the Pickering fiasco, appeared before this Committee and also expressed some of the same reservations you people have. I think you have presented a very excellent brief, and have provided us with some very excellent suggestions. I would hope that these suggestions might be translated into amendments to the bill within the course of the clause-by-clause study, which will undoubtedly take place after we complete the hearings of our witnesses.

I suppose, within the parameters of the so-called Just Society, the Ministry of Transport and, indeed, the Minister might have been well advised to contact Mr. McRae before they drafted this bill. Perhaps they could have engaged the services of you people so that we might have had a more equitable and fair piece of legislation. I think, as we study this bill, we find that there are many areas where it is poorly drafted and where, perhaps, it is seeking powers above and beyond those that are necessary.

I just would like to ask one question, Mr. Chairman, of the witnesses, and that is with respect to the provisions for appeal. You have pointed out a number of areas where you are deeply concerned, and, as I said, I am hopeful that the Minister and

[Translation]

Le président: Les autres témoins sont de toute façon présents et il y a de grandes chances pour que nous puissions les entendre si les membres du Comité collaborent comme d'habitude. Ils vont rester ici de toute façon, par conséquent si nous pouvons les entendre, ce sera plus pratique pour eux. Permettez que nous continuions.

M. Flynn: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Flynn, vous avez la parole.

M. Flynn: Je crois que la proposition présentée par M. Murta était très pertinente et que nous devrions le suivre car nous pourrions alors entendre à loisir tous ceux qui sont présents. Si nous avons des problèmes d'horaire, nous pourrions toujours entendre le lundi ou le mardi des gens qui sont plus proches. Je n'ai donc aucune objection aux propositions de M. Murta.

Le président: Je suis à votre disposition. Cette discussion ne devrait cependant pas durer trop longtemps, car nous avons d'autres sujets à aborder. Je suppose que les membres du Comité tiennent à poser des questions aux autres témoins et, s'ils doivent nous lire leur mémoire, nous ne pourrions absolument pas les interroger après 22 h 00. Comme je l'ai dit, nous avons déjà perdu pratiquement 10 minutes qui auraient pu être consacrées aux questions. Nous pourrions donc démarrer tout de suite et voir comment la situation évolue.

Monsieur McKenzie.

Une voix: Il n'est pas là.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je respecterais votre décision. Je dois féliciter les représentants de Thunder Bay, qui nous ont soumis un excellent mémoire, comportant des remarques très importantes. Je voudrais rappeler au Comité que l'organisme «People or Planes», qui s'est créé à la suite du fiasco de Pickering, est déjà venu témoigner devant le Comité et avait fait part des mêmes réserves que les témoins d'aujourd'hui. J'ose donc espérer que vos suggestions se traduiront par des amendements, qui pourront être proposés au cours de l'étude du projet de loi article par article, laquelle commencera dès que nous aurons entendu tous les témoins.

Dans le cadre de ce que l'on appelle «La Société juste», le ministre des Transports, ainsi que son collègue, auraient certainement eu grand avantage à prendre contact avec M. McRae, avant de rédiger ce projet de loi. Peut-être aurait-il également dû avoir recours à vos services, ce qui aurait permis d'obtenir un projet beaucoup plus équitable et beaucoup plus juste. Au cours de notre étude, nous devrions en effet constater que beaucoup des articles du projet de loi sont mal rédigés et aboutissent peut-être à accorder des pouvoirs excessifs.

Je voudrais maintenant poser une question concernant les dispositions d'appel. Vous avez indiqué qu'un certain nombre d'articles du projet de loi vous préoccupent et j'espère donc que le ministre tiendra compte de vos suggestions. Ceci dit, je

[Texte]

his officials will be receptive to some of your suggestions, but I fail to see any adequate provision for appeal in this particular section. I was wondering whether you were concerned about that and whether you had any suggestions relative to that particular area.

Alderman Smith: Do you mean appeal in relation to the regulation as it is laid down?

Mr. Mazankowski: Yes. As you have pointed out, there are some pretty broad implications in Clause 6.(1), and I do not see any adequate appeal provision in the event a person has suffered as a result of the application of this act. Do you see any danger in that regard? Or are you satisfied that the changes suggested by yourselves would be sufficient to provide for any concern that might arise as a result of the application of that proposed section?

Alderman Smith: We have suggested very briefly what should be done. I guess, if I were in your shoes, I would suggest to Transport Canada that they have put forth a pretty sloppy bill, in that they have not provided for that kind of appeal mechanism. They should, I guess, go to any of the provinces—study the Ontario Planning and Development Act, the B.C. planning act, or any planning act—find out what kind of appeal provisions they have and come up with something similar. It would not necessarily have to be the same. I do not know what the appeal body would be, but there needs to be some unbiased appeal body, it must seem to be unbiased, gentlemen.

• 2055

Mr. Mazankowski: I think you are right and I do not see in your brief where you had really suggested that. It has been brought up before and I wondered whether you felt that this was an inadequacy of the particular provision. I think you have also made the point that there is really no provision for any degree of consultation, which I think you have covered quite well, but I think you have probably answered the question and you are concerned about an inadequate appeal provision. I thought perhaps you may have had some suggestions that we might be able to utilize in that regard.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, just . . .

Mr. Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: . . . a point, sir. You mean an appeal after the regulation . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Thompson: . . . has been placed on and after the hearing has been held.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Thompson: Yes. I think it has to be a one-shot thing, in all fairness to the people who are laying on the regulation. They should not be subject to attack after the thing has been approved.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Thompson: If somebody finds out a year later that he should have appealed back at an original date and has lost the opportunity—this is the way we operate under the Ontario

[Traduction]

constate qu'aucune procédure d'appel n'a été prévue et j'aimerais vous demander si ceci vous préoccupe et pourrait vous amener à faire des propositions.

L'échevin Smith: Voulez-vous parler d'un appel au sujet du règlement?

M. Mazankowski: Oui. Comme vous l'avez signalé, l'article 6.(1) peut avoir des conséquences très importantes et je ne vois aucune possibilité de faire appel, au cas où une personne aurait eu à souffrir de son application. Ceci vous paraît-il important ou considérez-vous que les modifications que vous avez proposées suffiraient à faire face à toute difficulté à ce sujet?

L'échevin Smith: En fait, nous avons proposé une solution à cet égard. Si j'étais à votre place, je dirais au ministère des Transports que son projet de loi est assez lamentable, puisqu'il n'y a précisément aucune possibilité d'appel. Les auteurs devraient donc étudier la loi de planification et de développement de l'Ontario, la loi de planification de Colombie-Britannique, ou toute autre loi provinciale de planification, pour constater que l'on peut prévoir des procédures d'appel tout à fait adéquates. Évidemment, la procédure n'a pas à être identique à celle qui est prévue dans ses lois mais elle pourrait tout au moins s'en inspirer. Quelque soit l'organisme mis en place pour entendre les appels, il est fondamental qu'il soit impartial et qu'il le paraisse.

M. Mazankowski: Vous avez raison mais je ne vois aucune proposition à ce sujet dans votre mémoire. Cette question a d'ailleurs été soulevée antérieurement et je me demandais si vous y attachiez une importance quelconque. Votre mémoire relève également l'absence de mécanisme de consultation, ce qui se rattache évidemment à la procédure d'appel. Peut-être auriez-vous des suggestions à faire là-dessus?

M. Thompson: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: . . . je voudrais faire une remarque. Voulez-vous parler d'appel après l'adoption du règlement . . .

M. Mazankowski: Oui.

M. Thompson: . . . et après une audience.

M. Mazankowski: Oui.

M. Thompson: Très bien. Si l'on veut opérer de manière équitable, il faut évidemment que ce règlement ne s'applique qu'une seule fois. Je veux dire par là, que les gens ne devraient pas être sujets à contestation après approbation du règlement.

M. Mazankowski: Certes.

M. Thompson: Si quelqu'un constate, un an plus tard, qu'il aurait dû faire appel mais qu'il ne l'a pas fait, il n'y a pas de raison de lui accorder le droit d'appel ultérieurement. C'est là

[Text]

Planning and Development Act once the bylaw has been approved finally, there is no recourse to appeal after that.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Thompson: He has to make it when it is going on . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Thompson: . . . but he has to be made aware of it.

Mr. Mazankowski: Of course . . .

Mr. Thompson: Very carefully.

Mr. Mazankowski: . . . as you pointed out, there probably lacks sufficient provision for notification here in this particular case.

Mr. Thompson: Yes.

Mr. Mazankowski: What you are really saying, then, is that if those deficiencies can be corrected there would be no necessity to provide the avenue for appeal, as you see it.

Mr. Thompson: That is correct, sir.

Mr. Smith: Could I just comment?

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Smith: I was mixed up between a hearing and appeal when you—under the Ontario Planning and Development Act you have a right to a hearing in front of the Ontario Municipal Board. If, then, either party does not like the ruling of the Ontario Municipal Board they can appeal on political grounds to the provincial Cabinet or, I guess, they can appeal to the courts, as can be done in this case.

Mr. Mazankowski: Just on that particular case, now that we are talking about hearings and appeals, as I see it in the bill, and I may be wrong, I do not see a provision in the bill where of necessity there has to be a hearing held. Is that not correct?

Some hon. Members: That is correct.

Mr. Mazankowski: So we have a situation here where one may not have the opportunity . . .

An hon. Member: That is right.

Mr. Mazankowski: . . . to present his case. It could be a *fait accompli* and then, of course, if there is no hearing provided then there certainly should be an avenue open for appeal. Is that not correct?

Mr. Smith: Right.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Murta:

Mr. Murta: Yes. Two questions for clarification. You talk on page 3 in terms of greater publication of the zoning regulations in newspapers, et cetera. Could you clarify that a little more fully for us? How would you like to see the publication handled so that everybody would be notified?

Mr. Smith: Let us say I want my house rezoned on a particular street so that I can build a suite in the basement and get some extra bucks. All my neighbours within a certain distance get a personal registered letter telling them what I plan to do because it may have an effect on them if I have a

[Translation]

la procédure adoptée dans le cadre de la loi sur la planification et le développement en Ontario, à l'égard des règlements.

M. Mazankowski: Oui.

M. Thompson: L'appel doit être présenté au cours de la procédure . . .

M. Mazankowski: Parfaitement.

M. Thompson: . . . mais les personnes risquant d'être affectées doivent savoir que cela est possible.

M. Mazankowski: Évidemment . . .

M. Thompson: C'est très important.

M. Mazankowski: . . . comme vous l'avez signalé, dans le cas présent, il n'y a pas de mécanisme d'information adéquat.

M. Thompson: Oui.

M. Mazankowski: Vous voulez donc dire que si cette lacune peut être corrigée, il ne sera plus nécessaire d'instaurer un mécanisme d'appel.

M. Thompson: C'est cela.

M. Smith: Puis-je faire une remarque?

M. Mazankowski: Je vous en prie.

M. Smith: Je crois que j'ai confondu l'audience et l'appel. En vertu de la loi de planification et de développement de l'Ontario, on a le droit d'avoir une audience devant la Commission municipale de l'Ontario. Si une partie n'est pas satisfaite de la décision de la Commission, elle peut faire appel, pour des raisons politiques, devant le Cabinet provincial ou même, je le suppose, devant les tribunaux.

M. Mazankowski: Vous venez de mentionner les audiences et les appels et, sauf erreur, je ne vois dans ce projet de loi aucune disposition exigeant qu'il y ait une audience. Est-ce exact?

Des voix: C'est cela.

M. Mazankowski: Donc, il se peut fort bien qu'on n'ait pas la possibilité . . .

Une voix: Parfaitement.

M. Mazankowski: . . . de se faire entendre. On pourrait fort bien se trouver devant un fait accompli et, s'il n'y a pas d'audience, il est alors fondamental qu'il y ait une possibilité d'appel, n'est-ce pas?

M. Smith: Absolument.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Murta:

M. Murta: Je voudrais avoir deux précisions. A la page 3 de votre mémoire, vous parlez d'une publication assez vaste des règlements de zonage, en ayant recours aux journaux, entre autre chose. Pourriez-vous nous donner des précisions là-dessus? Quel système envisagez-vous pour garantir que tout le monde soit informé.

M. Smith: Supposons que je veuille que ma maison soit soumise à un nouveau règlement de zonage, pour me permettre de construire une nouvelle pièce au sous-sol, par exemple. Tous mes voisins, dans un certain rayon, recevront une lettre recommandée les informant de mon projet car celui-ci pourrait fort

[Texte]

whole bunch of tenants with more cars and parking. So they have a right, then, to object.

So, what we are saying is there should be personal service to the people actually affected by the regulation. I guess you would say the Ontario Planning and Development Act goes somewhat further in that some of the people who get personal service of a simple rezoning would not be very greatly affected. You know, if your neighbour three houses down decided to put in an extra suite and had to get rezoned to do it, there would be no great effect on you, but you would get personal service, it would explain to you exactly what he is going to do. In this case, there is no such personal service and it could mean thousands of dollars.

Mr. Murta: Right. Then in your opinion, that should be done from the Ministry of Transport or there should be a letter sent out similar to what you would do on a municipal level, in effect. This is really what you are saying.

Mr. Smith: Right.

Mr. Murta: You think that would certainly be feasible in terms of dealing with the specific areas in the country that may or may not be affected.

• 2100

Mr. Smith: I cannot see why it would not be. If it is not, then I think you would go even further and personally call on them and explain it to them. We are talking about a lot of money here and I think it is a very important issue.

Mr. Murta: Right. I think that is a good point and I think it is something we should look at: possibly write it into the act, or have it certainly as an amendment.

The other area is in the area of compensation. You are pretty broad in terms of what I assume you would like for compensation. Could you explain your thinking or your reasoning behind this particular aspect and how it differs from the act the way it is written?

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Murta: That is Subclause (10).

Mr. Thompson: Yes. We see it as the difference between the actual established market value of the land—that is by appraisal and the evaluation of the depreciated cost on that land after the restriction is put on. That should be the compensation. If it requires the whole taking of the land, of course, the full taking should be paid and it should be paid to the market value of the land established by appraisal.

I might just go back to your former question, sir, if I may. You will find on page 3 of my portion of the presentation—the numbers are the same on both—the outline of the method used in the by-law.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Benjamin.

[Traduction]

bien les affecter. Ceci serait le cas par exemple, si j'avais de nouveaux locataires, avec de nombreuses voitures. Les voisins auraient donc le droit de s'opposer à mon projet.

En fait, ce que nous disons, c'est qu'il doit y avoir un service personnel pour les gens affectés par le règlement. Certes, la loi de l'Ontario va plus loin, puisqu'elle instaure ce genre de service pour des personnes qui ne sont pas nécessairement directement affectées. Ainsi, si un voisin situé à trois maisons plus loin que la vôtre décide d'ajouter une chambre supplémentaire, ceci n'aura pas de conséquences importantes sur votre propre situation mais vous obtiendrez quand même cette lettre personnelle vous expliquant exactement ce qu'il a l'intention de faire. Dans le cas qui nous concerne, il n'y a pas de service de ce genre alors que le projet pourrait représenter des milliers de dollars.

M. Murta: Exactement. Donc, vous considérez que la lettre devrait être envoyée par le ministère des Transports, de manière identique au système municipal, n'est-ce pas?

M. Smith: C'est cela.

M. Murta: Ceci serait certainement possible, en ce qui concerne les régions du pays qui peuvent être affectées ou non.

M. Smith: Je ne vois pas pourquoi ça ne serait pas le cas. Sinon, vous pourriez toujours aller le voir personnellement et le lui expliquer. Des sommes considérables sont en cause et, à mon avis, c'est une affaire très importante.

M. Murta: Absolument. Vous avez parfaitement raison et nous devons étudier cette possibilité, la mentionner dans la loi ou procéder par amendement.

Parlons maintenant de l'indemnité. Ce qui, à votre sens, serait une indemnité raisonnable est assez mal définie. Pouvez-vous nous expliquer ce que vous pensez de cet aspect de la question et dans quelle mesure cela constitue une modification à la loi actuelle?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Murta: C'est le paragraphe (10).

M. Thompson: Oui, c'est la différence entre la valeur établie sur le marché—et déterminée par estimés—de la terre, et l'évaluation du coût déprécié de cette terre après imposition de la restriction. Voilà sur quoi devrait se fonder l'indemnité. Si la totalité d'une terre est nécessaire, bien sûr, l'indemnité doit porter sur la totalité et être payée d'après la valeur sur le marché de la terre telle que déterminée par l'estimé.

Je reviens à la question précédente, si vous le permettez. A la page 3 de mon exposé—les numéros sont les mêmes dans les deux cas—vous trouverez l'explication de la méthode prévue par le règlement.

Merci, monsieur le président.

M. Murta: Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is, I suspect, some general agreement about the objectives of the legislation but the gentlemen from Thunder Bay have raised a point about a case for an exception where there was established development, housing in particular, long before an airport was established. Mr. McRae mentioned about other cities, that we are not hearing much from other cities, but that is not to be unexpected. In the case of my own city, the airport was there first and if some developers had their way, they would put houses up at the end of the runway and get the homeowners to complain about the airport and the noise and have it moved.

This exception, I think, is valid in the case of Stanley Park and Thunder Bay and there may be other instances of in-fill, you know, a couple of lots between two houses that have been there for years. Would the witnesses agree that there should be some kind of provision which may not only have to be in this legislation but also in the provincial law and municipal by-laws, that in cases of in-fill provision is spelled out that the purchaser of that in-fill, who puts up another home or something, knows beforehand that he has no grounds for complaints about airport noise, pollution, or anything else. The federal authority could agree to in-filling and then may be subject to litigation or complaint at a later stage by the new residents in that in-filled area about airport noise, pollution, or whatever the hell else, a 747 flies right through their living room. Would we not have to have in municipal and provincial legislation that the people who purchase lots for in-filling know beforehand and know when they make their purchase that they have no complaint or recourse thereafter regarding the operations of the airport.

Mr. Smith: First of all, I agree that you definitely have to have some sort of control. The case of in-fill—and that is the case in Stanley Park—should be an exception to the case. One other thing that I would like to say is that I have some question with, I guess I could say, the mechanism that Transport Canada is presently using, which is contours spewed out of a computer which predict. The prediction is that within the 35 zone you are going to have complaints because it is high-noise area. Now, the reality of the case in Stanley Park is it is entirely within the 35 zone and there have not been any complaints. So, I think that to some extent brings in a question of the mechanism that is being used and I think in making his decision, the gentleman on the Ontario Municipal Board pointed that out. I think he had some things to say that were not very complimentary about the way the contour mechanism was being used and he said he was not convinced, in these circumstances, that the noise contours with the technical evidence adduced as significant as to adversely effect the future residents of Stanley Park. I have questions about that mechanism.

• 2105

The other thing is, you are right. There has to be something worked into the bill so that future buyers of a particular property again are informed of all the circumstances.

Mr. Benjamin: Of purchase.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, nous sommes tous assez d'accord sur les objectifs de ce projet de loi, mais ces messieurs de Thunder Bay nous ont parlé d'une exception, d'un cas où un district résidentiel existait bien avant la construction d'un aéroport. M. McRae a parlé d'autres villes, à souligné que nous n'entendions pas beaucoup parler des autres villes mais, dans une certaine mesure il fallait s'y attendre. Dans le cas de ma propre ville l'aéroport existait d'abord et si on les laissait faire les promoteurs construiraient au bout de la piste puis encourageraient les propriétaires à se plaindre du bruit et à exiger qu'on déplace l'aéroport.

Toutefois, cette exception est valable dans le cas de Stanley Park et de Thunder Bay et, dans d'autres cas peut-être également, par exemple s'il existe un ou deux terrains entre deux maisons qui sont là depuis des années. Que penseraient nos témoins d'une disposition qui existerait non seulement dans cette loi mais également dans les lois provinciales et les règlements municipaux et qui obligerait à avertir l'acheteur d'un terrain situé dans un district déjà construit du bruit et de la pollution de l'aéroport en précisant qu'il n'aura pas le droit de s'en plaindre. Si non, les autorités fédérales pourraient autoriser la construction de nouvelles maisons dans ces districts et elles s'exposeraient à ce que les nouveaux résidents se plaignent du bruit, de la pollution de l'aéroport, du fait qu'un 747 traverse leur salon. Ne faudrait-il pas prévoir dans les lois municipales et provinciales que les personnes qui achètent des terrains dans des districts déjà construits devraient être averties au moment de l'achat de l'impossibilité de se plaindre des inconvénients causés par l'aéroport.

M. Smith: Pour commencer, je suis d'accord qu'un certain contrôle est indispensable. Dans le cas que vous citez—et c'est celui de Stanley Park, une exception à la règle semble indispensable. D'autre part, j'ai quelques doutes à propos du système d'ordinateurs dont Transport Canada se sert pour prévoir les plaintes futures. Par exemple on a prédit que de nombreuses plaintes viendraient de la zone 35 car il s'agit d'une zone où le bruit est élevé. Or, Stanley Park se trouve entièrement dans la zone 35 et aucune plainte n'a été déposée. Dans une certaine mesure, cela remet en question le mécanisme sur lequel se fondent ces décisions et monsieur, qui représente la commission municipale de l'Ontario, l'a souligné. Ce qu'il a dit de la méthode d'établissement des zones de bruit n'était pas toujours très flatteur et il a dit que, dans ces circonstances, il n'était pas convaincu que le bruit à Stanley Park affectera nécessairement l'avenir des résidents. Moi aussi, je me pose des questions à propos de ce mécanisme.

Quant à l'autre question, vous avez raison. Il faut prévoir dans le bill d'informer les acheteurs futur de toutes les circonstances.

M. Benjamin: Des répercussions de leur achat.

[Texte]

Alderman Smith: I guess one way, and I believe it is mentioned in here, I just do not recall... They said that something had to be attached to the deed, to the land title, so that if I am going to buy I would ask my lawyer to check everything out at the land titles offices. It is up to him to tell me of the situation and I guess if he fails to tell me and I moved in there and I had problems, I could sue him and collect under insurance or whatever. But there would be that method of making sure that a future buyer was informed of the situation.

Mr. Benjamin: In your opinion, do you think this is something we can put into a federal statute? Would we not be infringing upon what is the prerogative of municipalities in their by-laws or the Ontario Municipal Board? How can a federal statute define the conditions and terms of sale or the elements that might go into a zoning regulation, concerning in-fill property? How could a federal law do that? I think we are in something of a conundrum here. I think we need some substantial amendments to this bill, to comply with a number of points you have raised, but in the area of in-fill, if the Ministry of Transport is going to be subject to suits and complaints several years down the road,—a purchaser of an in-fill property in Stanley Park, for example, saying that the planes are now keeping him awake at night (and you cannot prove or disprove that)—and if the municipal and provincial levels of government do not have something in their law on in-fill property, then you are asking the federal statute to move into a territory that really is not their prerogative, I do not think.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: You are quite right. it is an area that neither the municipality nor the federal government can enter. It is purely provincial and it deals with land titles in the Registry Act in the province of Ontario at least, and you would need the co-operation of the province in order to have that mechanism carried through the provincial area. But it is essential that it be done, for the very reason that a future property owner must know the condition of the property he is purchasing. That must appear in the title of his land.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Thompson: There is no other way he is going to be assured that it is there.

Mr. Benjamin: We cannot put this in this bill, can we?

Mr. Thompson: Not unless you have some people...

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in the case of the objections that the witnesses have raised, I am just wondering if they have any specific suggestions which are now in writing or which they might have in a few days' time, of amendments that would be helpful to all members of the Committee and I think particularly to the Parliamentary Secretary. I am sure the Minister and he both will want to take another look at this. Do they have anything prepared or would they be prepared to send us something more later on, in another week or so, in the way of specific suggestions for the kinds of amendments that would have some effect on the objections they have raised?

The Chairman: Mr. Thompson.

[Traduction]

L'échevin Smith: Une bonne façon, et je pense que cela est mentionné ici, je ne me souviens plus... On a dit que le titre de propriété devait être accompagné d'une mention: si j'envie d'acheter, je demanderai forcément à mon avocat de faire les vérifications nécessaires au bureau des titres de propriété. C'est à lui de m'avertir de la situation et s'il ne le fait pas, si par la suite j'ai des problèmes, je pourrai le poursuivre et obtenir des dommages-intérêts de son assurance. Mais il y a certainement moyen de s'assurer qu'un acheteur éventuel sera informé de la situation.

M. Benjamin: Pensez-vous que cela puisse figurer dans un statut fédéral? Vous ne pensez pas que nous risquons d'empiéter sur les prérogatives des municipalités ou de la commission municipale de l'Ontario? Comment un statut fédéral peut-il définir les conditions internes de vente qui appartiennent en réalité à des règlements de zonage? Comment procéder dans le cadre d'une loi fédérale? Je pense que nous avons un problème. Si nous voulons tenir compte des problèmes que vous avez soulevés, nous allons devoir modifier ce bill assez considérablement. Dans le cas des terrains situés dans des districts déjà construits, si le ministère des Transports doit faire l'objet de poursuites et de plaintes dans plusieurs années—supposons qu'un acheteur à Stanley Park prétende un jour que les avions l'empêchent de dormir la nuit (ce qui est impossible à contester)—et si les gouvernements municipaux et provinciaux n'ont rien prévu dans le cas de ces terrains-là, cela revient à demander au gouvernement fédéral d'agir dans un domaine qui n'est pas de son ressort.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Vous avez parfaitement raison. Ni les municipalités ni le gouvernement fédéral ne peuvent intervenir dans ce domaine. Il s'agit d'une affaire purement provinciale, de titres de propriétés prévus par la loi sur l'enregistrement des terres—en tout cas dans la province de l'Ontario—et pour agir, la coopération de la province est indispensable. Mais cela doit être fait tout de même car il importe que les acheteurs futurs soient au courant des conditions d'achat. Cela doit figurer sur les titres de propriétés.

M. Benjamin: Absolument.

M. Thompson: C'est la seule façon de l'en informer.

M. Benjamin: Mais cela ne peut pas figurer dans le bill?

M. Thompson: Pas à moins que certaines personnes...

M. Benjamin: Monsieur le président, nos témoins ont soulevé des objections et je me demande s'ils ont des suggestions à nous faire par écrit, ou s'ils peuvent d'ici quelques jours, nous soumettre des projets d'amendements; nous leur en serions reconnaissants, en particulier le secrétaire parlementaire. Je suis certain que, tout comme le ministre, celui-ci aura à cœur de réétudier la question. Nos témoins pourraient-ils préparer d'ici une semaine un document sur le genre d'amendement qu'il faudrait adopter pour faire face aux objections qu'ils ont soulevées?

Le président: Monsieur Thompson.

[Text]

Mr. Thompson: I think we could outline some draft suggestions and amendments, Mr. Chairman. It would take us a few weeks to do it. We have a very heavy workload going on in the department right at the moment.

An hon. Member: This bill will be around for a long time.

Mr. Benjamin: We have to go back to the drawing board with this one anyway.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to add to the congratulations for this presentation and I would like Alderman Smith to know that there are some municipal politicians who come to Ottawa too and I can assure him that the grass roots are not forgotten because they come to Ottawa.

• 2110

I would like to follow up on Mr. Benjamin's question and, in the same line of suggestion, you know that we have constitutional problems. I think maybe this is one of the major problems, the constitutional one, not just between the provincial and the federal but also the municipalities, because they seem to have been the forgotten partners in constitutional means.

I was wondering about this—just off the top of your head and I am sure you are going to send a brief. Let us assume that they find that an airport close to a major city is not as safe as it should be under the standards. What steps does the municipality feel we should go through to ensure, first of all, safety, and provide safety for the people in that airport area?

Alderman Smith: You are getting into an area of safety that I have not given an awful lot of thought to. I think mainly this bill is dealing more with the whole problem of complaints about noise, that kind of thing. That is the case in Stanley Park. I guess the only answer I can give is that the Minister of Transport is currently looking at the airport in the City of Thunder Bay to decide whether they should relocate it. We have an 18-month study going on and are going to come up after 18 months with some recommendation, to leave it there or to relocate it. I am sure in that case that safety will be one of the factors that will be considered. They will take a look, I guess, at how many houses are around in the flight path. I cannot go any further than that. I do not know whether Mr. Thompson can.

Mr. Thompson: No, I think that is an area we are not familiar with.

Mr. Condon: The reason I asked that question—I was not really trying to put you on the spot—is that as Canada grows and as cities grow we are going to run into this same problem. If municipalities want input, which they deserve, there is going to have to be some formula brought towards the federal government for these changes, starting with safety first, but still the safety from air pollution, or noise pollution, I should say. I just wondered whether any of the municipalities had ever thought this out, through their mayors and reeves or different organizations.

[Translation]

M. Thompson: Effectivement, monsieur le président, nous pourrions préparer des projets d'amendements mais nous aurions besoin de plusieurs semaines. Pour le moment, le ministère est surchargé de travail.

Une voix: Ce bill est loin d'être adopté.

M. Benjamin: De toute façon, il va devoir être rédigé à nouveau.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Condon.

M. Condon: Merci, monsieur le président. Moi aussi, je tiens à féliciter les auteurs de cet exposé et à dire à l'échevin Smith qu'il y a à Ottawa des hommes politiques qui ont commencé au niveau municipal et qui n'ont pas oublié leurs origines en venant à Ottawa.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Benjamin; à cet égard, vous savez que nous avons des problèmes d'ordre constitutionnels. Ce problème constitutionnel est sans doute l'un des plus importants qui se posent, non seulement entre les provinces et le gouvernement fédéral, mais aussi auprès des municipalités, car elles semblent être les partenaires oubliés des questions constitutionnelles.

Une question me vient à l'esprit, et je suis d'ailleurs convaincu que vous nous ferez parvenir un mémoire sur cette question. Supposons que l'on constate qu'un aéroport à proximité d'une grande ville ne répond pas tout à fait aux normes de sécurité. De l'avis des municipalités, quelles mesures devrions-nous prendre pour assurer, premièrement, la sécurité, et surtout assurer la sécurité de la population qui vit dans la région de l'aéroport?

Le conseiller Smith: Vous abordez là un aspect de la sécurité auquel je n'ai pas beaucoup réfléchi. Il me semble que ce projet de loi traite surtout de l'ensemble du problème des plaintes sur le bruit, ce genre de question. Voilà le problème à Stanley Park. La seule réponse que je puisse vous donner est sans doute que le ministre des Transports étudie actuellement la situation de l'aéroport de la ville de Thunder Bay afin d'établir s'il faudrait le déplacer. Une étude d'une durée de 18 mois est en cours et devrait produire certaines recommandations sur le maintien ou le déplacement de l'aéroport. Dans ce cas, je suis convaincu que la sécurité sera l'un des principaux facteurs étudiés. Je suppose qu'ils examineront le nombre de maisons situées à proximité du plan de vol. Je ne puis rien ajouter d'autre. Je ne sais pas si M. Thompson peut le faire.

M. Thompson: Non, c'est là une question que nous connaissons mal.

M. Condon: Je ne vous posais pas cette question pour vous embarrasser, mais à mesure que le Canada et ses villes se développent, le même problème va se poser. Si les municipalités veulent avoir leur mot à dire, et elles le méritent, il faudra établir une formule permettant de saisir le gouvernement fédéral de ces problèmes, en premier lieu de sécurité, mais aussi de protection contre la pollution atmosphérique, ou la pollution par le bruit. Je voulais savoir si les maires, les magistrats, ou les divers organismes des municipalités avaient déjà réfléchi à la question.

[Texte]

Alderman Smith: You make a good point. I think I am right in saying that the present mechanism, which is the contours, is talking about noise, not safety. I guess maybe that is a question that you should throw back to Transport Canada and say, "Are you concerned with the safety factor and, if you are, then how do you work that into your planning mechanism, into your contours?" I could be wrong: maybe they have safety in there. If they have they will come back and cut me to pieces, but I do not know that it is in there.

Mr. Condon: No, but what I was trying to point out was that, first of all, safety is very important. As a matter of fact, it is the major importance. But also, if safety is going to affect the people down the road from you, it is just as important to them for noise pollution or any type of pollution there is from this type of operation.

It is very easy to say all right, move it out there, the same as when you have a prison coming to your town they say that you can have a prison here but they do not want it in the next block. So there has to be some conversation between municipalities, and I really do not think the municipalities have made an effort. When I was a mayor for six or seven years we had no contact with the federal government, and I think this is something that should be brought up to your federation. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Condon. I would like to thank Alderman Don Smith and Mr. Thompson for appearing before us this evening. I know they have had a treacherous flight and travelled down to Ottawa, and I wish them good luck on their travel back to Thunder Bay. I was nice having you with us.

Alderman Smith: Thank you very much. We are not used to this kind of blustery weather. It was sunny and nice when we left Thunder Bay.

Mr. Benjamin: Well, it is further west.

The Chairman: I would like now to ask the representative from Eastern Flying Services Limited, Mr. J. A. Richard, who is the President, to join us at the table, please.

Mr. Richard has submitted a brief and he will just briefly outline the contents of the brief before we move to the questions. Mr. Richard.

• 2115

Mr. J. A. Richard (President, Eastern Flying Services Limited): Thank you, Mr. Chairman, members of the Committee.

The preamble to our brief outlines our main complaint on Bill C-4. It is our opinion that the air industry is over-controlled, over-regulated and over-taxed, and all in the name of safety. I will say something a little later about the safety matter.

We believe where is now too much power in the hands of the Ministry, and Bill C-4 will provide unlimited power. It is impossible for the industry to have sound economic planning when we never know when we are going to be hit by a change

[Traduction]

Le conseiller Smith: Votre remarque est fort juste. Je pense pouvoir dire que le mécanisme actuel des courbes isosoniques tient compte du bruit, mais non de la sécurité. Je suppose que vous devriez poser cette question au ministère des Transports et leur demander: «Tenez-vous compte des facteurs de sécurité et, dans l'affirmative, les intégrez-vous dans votre mécanisme de planification, dans vos courbes isosoniques?» Je peux me tromper. Il est possible que les questions de sécurité entrent en ligne de compte. Dans un tel cas, ils vont me mettre en pièces, mais je ne sais pas ce que comprennent ces courbes.

M. Condon: Non, mais j'essayais de souligner tout d'abord que la sécurité est très importante. A vrai dire, elle est d'importance majeure, mais, par ailleurs, si la sécurité intéresse vos voisins, cette question est tout aussi importante pour eux lorsqu'il s'agit de pollution par le bruit ou de tout autre type de pollution que produit ce genre d'activités.

On peut très facilement dire qu'il faut déplacer l'aéroport, de la même façon que l'on peut dire, lorsqu'une prison doit être installée dans votre ville, que le projet est acceptable, mais les gens ne veulent pas qu'elle soit construite à côté de chez eux. Il faut donc qu'il y ait des contacts entre les municipalités et je ne pense pas que les municipalités aient vraiment fait un effort en ce sens. Pendant les six ou sept ans où j'ai été maire, nous n'avons jamais eu de contact avec le gouvernement fédéral, et il me semble qu'il faut porter cette question à l'attention de votre fédération. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Condon. J'aimerais remercier M. le conseiller Don Smith et M. Thompson, qui ont comparu devant nous ce soir. Je sais que leur voyage en avion jusqu'à Ottawa fut turbulent, et je leur souhaite bonne chance pour leur retour à Thunder Bay. Ce fut pour nous un plaisir de vous accueillir.

Le conseiller Smith: Merci beaucoup. Nous ne sommes pas habitués à ce genre de mauvais temps. Il faisait beau et le soleil brillait lorsque nous avons quitté Thunder Bay.

M. Benjamin: Eh bien, c'est plus à l'ouest.

Le président: J'aimerais maintenant demander au représentant d'Eastern Flying Services Limited, M. J. A. Richard, qui en est le président, de se joindre à nous à la table.

M. Richard a présenté un mémoire dont il va nous résumer les points saillants avant que nous ne passions aux questions. Monsieur Richard.

M. J. A. Richard (président, Eastern Flying Services Limited): Merci, monsieur le président, messieurs les membres du Comité.

Le préambule de notre mémoire énonce nos principaux griefs à l'égard du Bill C-4. Nous sommes d'avis que l'industrie aéronautique est surcontrôlée, surréglementée et surtaxée, tout cela au nom de la sécurité. Je parlerai tout à l'heure de cette question de la sécurité.

Nous croyons que trop de pouvoirs sont maintenant investis entre les mains du ministère et que le Bill C-4 lui accordera des pouvoirs illimités. Il est impossible pour l'industrie de réaliser une planification économique valable, puisque nous ne

[Text]

in the rules by the Ministry of Transport or by a change in the costs of running a commercial air service.

Now, concerning the security-and-liens situation and any user-pay fees that are due the Ministry, we find there that we are not given a chance to examine whether these charges are justified. As it stands now, in any of our dealing with the Ministry of Transport or government, we are required to pay in 15 days. If we do any work for them, they are supposed to pay us in 90 days. Sometimes it is 120 days or more. We just feel it is going to create more paperwork, more delays, more costs. They can tie up equipment on us and, by the time we go through the courts or any other avenues of redress we might have, we are out of business.

Regarding liability insurance in Clause 3, we feel that this is a further extension of the over-control I mentioned. It is empire building as far as we are concerned.

Clause 4, regarding licensing of premises and the right of entry of inspectors, we are at present subject to inspection at any time by MOT personnel. The premises are always open to anyone who offers a constructive suggestion. If they wish to offer constructive criticism of our operations or give us a helping hand to point out areas in which we could improve our operation, we are more than glad to have them. However, most of the time when we have MOT inspectors come around we feel that they spend their time looking for trivia just to flaunt their authority, I suppose to justify that they are doing their jobs. Most of this has nothing whatsoever to do with safe operations of aircraft.

Clause 5 is qualified by the statement, "in the opinion of the Minister", and things are not spelled out as to where the opinion of the Minister is cut off. He decides what, when and where, and there is nobody who questions it.

• 2120

Clause 6 is quite important to operators in the commercial air service business. This would allow them to change the rules and regulations, the terms and conditions of licences that the operators already hold. In the case of a long-established operator, new terms and conditions could be imposed that would change the value of his operation, his existing authority, and really devalue the company.

As far as safety goes—to come back to this issue—we have found that, over the years, it seems that everybody who retires from the military heads for the MOT. We have no quarrel with the military boys, we have them on staff ourselves, but with the preponderance of military people in there, we seem to have a military operation. Their experience and expertise has been in a military operation, where there are no boundaries, no hold-backs as to costs, there is always Uncle Sam or the federal government to pick up the costs of any mistakes, and

[Translation]

savons jamais quand surviendront des changements aux règlements du ministère des Transports ou aux frais d'exploitation d'un service aérien commercial.

Quant à la question de la sécurité et des liens et quant au principe des droits payés par l'utilisateur au ministère, nous constatons que l'on ne nous donne même pas l'occasion d'établir si ces frais sont justifiés. À l'heure actuelle, dans toutes nos relations avec le ministère des Transports ou le gouvernement, nous devons acquitter nos dettes dans un délai de 15 jours. Si nous travaillons pour eux, ils doivent nous payer dans un délai de 90 jours, mais, souvent, il faut 120 jours ou plus. Nous estimons qu'il en résultera simplement une augmentation de la paperasserie, une prolongation des délais, une hausse des coûts. Ils peuvent immobiliser notre matériel et, avant que nous ayons épuisé les recours des tribunaux ou autres moyens de redressement dont nous disposons, nous serons en faillite.

Quant à l'assurance-responsabilité prévue à l'article 3, nous jugeons qu'il s'agit là d'une nouvelle extension du surcontrôle dont j'ai parlé. À notre avis, c'est là un effort de bâtisseur d'empire.

L'article 4 porte sur la délivrance de permis pour les installations et le droit d'entrée des inspecteurs; nous sommes déjà soumis à des inspections que peuvent effectuer en tout temps les employés du ministère des Transports. Nos portes sont toujours ouvertes à tous ceux qui nous offrent des suggestions constructives. S'ils veulent critiquer de façon constructive nos opérations et nous aider en soulignant les secteurs susceptibles d'amélioration, nous serons enchantés de les écouter. Toutefois, nous avons l'impression que la plupart des inspecteurs du ministère passent leur temps à chercher des pédales pour simplement faire parade de leur autorité et ainsi, sans doute, justifier leur poste. La plupart du temps, cela n'a rien à voir avec l'utilisation sûre d'un aéronef.

L'application de l'article 5 est limitée par les mots «de l'avis du ministre». Toutefois, il n'est pas précisé jusqu'où peut s'appliquer l'avis du ministre. Il peut décider où, quand et comment les choses se feront et personne ne peut mettre en doute sa décision.

L'article 6 est très important pour les petites entreprises de service aérien commercial, car il permettrait qu'on modifie les règlements qui les régissent et les conditions rattachées aux permis qu'elles détiennent déjà. Dans le cas d'un entrepreneur établi de longue date, on pourrait lui imposer de nouvelles conditions qui affecteraient la valeur de son entreprise ainsi que son autorité actuelle et risqueraient en réalité de dévaluer sa compagnie.

En ce qui concerne la sécurité... car il nous faut revenir à cette question... nous avons constaté au cours des ans, que bien des retraités des Forces armées semblent se diriger vers le ministère des Transports. Nous n'avons rien contre les militaires, il y en a même parmi notre personnel, mais étant donné la prépondérance des militaires dans ce secteur, nous avons l'impression qu'il s'agit d'une activité militaire. Ils ont acquis leur expérience et leurs connaissances au cours d'opérations militaires, où il n'y a aucune limite, aucune retenue en ce qui

[Texte]

we end up paying for these mistakes. Any time they want to expand a department—and this happens quite often, this “empire building”, as it is known—they holler “safety”. Nobody in the industry gets a chance to have his say as to whether it is safe or not, to argue the point, to make a presentation, to put it to arbitration. It is just decided that it is a threat to safety, there are a few press releases to back up the expansion, or the creation of another department, and then down the road we are faced with more user costs.

We just wonder where it is going to stop. There seems to be no system of checks or balances whereby the industry, or the private operator, can have his say. While we agree that there is a lot of expertise and experience in the Ministry of Transport, they do not have it all. We feel that the other people who are out trying to promote aviation, or serve the public with commercial air service, should have a chance to have their say as well, and to have their say in front of an impartial board or arbitrator. As it is now, the MOT makes the rules and regulations if you point out that one of them may be unjustified, or in error, they would have to arbitrate their own rules—and they are not about to turn around and toss out a rule they created in the first place.

The set-up, as far as we are concerned, is that both the MOT and the Canadian Transport Commission, which comes under them, should be back to zero-base budgeting—not only in relation to the user-pay concept, but the rules and regulations as well. As far as we are concerned, everything that exists now should stop right where it is. It should be examined by an independent body with input from all facets of the industry, both private and commercial, and from the public as well, and rules and regulations that are not justified should be tossed out, and the same thing with the user charges. Then any future rules, regulations, or user charges they want to bring in should be subject to the same scrutiny.

That about sums it up. If you have any questions I would be . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Richard. Mr. Bawden.

Mr. Bawden: Mr. Richard, I would be interested in knowing what licences you operate under.

Mr. Richard: We have a Class 4 charter licence, domestic, which is right across Canada and international which is anywhere in the United States plus St. Pierre and Miquelon. We have a Class 3 licence which is a nonscheduled unit toll service, and we operate number Class 7 specialty services such as aerial photo and survey, aerial reconnaissance. We do fisheries patrols, cable patrols, and so on and so forth.

[Traduction]

concerne les dépenses, car l'Oncle Sam ou plutôt le gouvernement fédéral est toujours là pour payer la note en cas d'erreur, et au bout du compte c'est nous qui finissons par payer les pots cassés. Chaque fois qu'on veut agrandir un secteur . . . et c'est arrivé très souvent, qu'on agrandisse cet « empire », comme on l'appelle . . . on proclame que c'est une question de « sécurité ». Aucun membre de cette industrie n'a l'occasion de dire si c'est sûr ou non, de donner son point de vue, de présenter des doléances ou encore de soumettre la question à l'arbitrage. On décide tout simplement qu'il y a menace à la sécurité, quelques communiqués de presse viennent appuyer l'expansion ou la création d'un autre secteur, et nous voilà encore pris pour payer davantage.

Nous nous demandons tout simplement où cela finira. Il ne semble exister aucun système de vérification ou rien d'autre qui permettrait aux entrepreneurs privés dans cette industrie d'avoir leur mot à dire. Nous ne nions pas qu'il y ait bien des spécialistes et des personnes d'expérience au ministère des Transports, mais elles n'en ont pas le monopole. Nous pensons que les gens qui s'efforcent de promouvoir l'aviation, ou d'offrir un service aérien commercial au public, devraient avoir la possibilité de se prononcer également, de présenter leurs points de vue devant une commission impartiale ou devant un arbitre. A l'heure actuelle, c'est le ministère des Transports qui établit les règlements et si quelqu'un fait remarquer que l'un de ces règlements est peut-être injustifié, ou encore qu'il est fautif, c'est le ministère lui-même qui servirait d'arbitre; or personne n'aurait l'idée de changer d'avis et de rejeter un règlement qu'il aurait lui-même établi.

D'après nous, le ministère des Transports, tout comme la Commission canadienne des Transports qui en relève, devraient repenser leur budget à partir de zéro; nous ne voulons pas parler ici uniquement du concept du paiement par les usagers, mais de tous les règlements également. En ce qui nous concerne, tout ce qui existe à l'heure actuelle devrait rester tel quel. Il faudrait faire examiner le tout par un organisme indépendant auquel participeraient tous les secteurs de l'industrie privée et commerciale, autant que publique, afin de rejeter les règlements non justifiés, tout comme les frais injustifiés qui sont imposés aux usagers. Donc, tout nouveau règlement ou barème tarifaire devra être soumis au même examen.

Cela résume donc la situation et si vous avez des questions, je serais . . .

Le président: Merci, monsieur Richard. Monsieur Bawden.

M. Bawden: Monsieur Richard, j'aimerais avoir quelques information au sujet de vos permis d'exploitation.

M. Richard: Nous avons un permis de classe 4 pour vol nolisé à l'intérieur du Canada, ainsi qu'un permis international pour les États-Unis et Saint-Pierre-et-Miquelon. Nous un permis de classe 3 pour services à horaires variables, à taux unitaire; un autre permis, de classe 7, nous permet d'assurer des services spéciaux comme des photos aériennes, des relevés et des missions de reconnaissance aérienne. Nous assurons également des services de patrouille dans le domaine des pêches, des câbles, etc.

[Text]

Mr. Bawden: What weights do you have, what weight category?

Mr. Richard: We are licensed up to Group C, which is 18,000 pounds.

Mr. Bawden: Is this a highly profitable business?

Mr. Richard: Speaking for the industry in general, I think the situation is that there are not too many of us making trips to the banks except for loans. We are operating very marginally and I think one of the biggest complaints of the industry is that we feel that it has cost us somewhere in the vicinity of 25 per cent of our income, not only to defend the licensing authority that we hold, but also to do all the paper work that is involved with the Ministry of Transport, both with the department and the Transport Commission. We just find we are getting snowed under with paper work and because of the centralization situation we do not have the time nor the money to be able to travel to where the action is which is mostly right here in Ottawa.

Mr. Bawden: What do you think your banker is going to say if he happens to look at this bill and sees that the Commission can suspend or take away your operating licences at any time, apparently almost without cause? Is that going to affect your ability to finance in the future?

Mr. Richard: I would say it would in that you have to establish that you have some stability in your business and you have a good chance of continuity.

Mr. Bawden: How many aircraft and how many employees do you have, Mr. Richard?

Mr. Richard: I operate five aircraft, sir, and I have thirteen employees.

Mr. Bawden: If in a company of that size you could make the changes that you would like to and that you have suggested in your brief, what kind of annual dollars—I think you were talking about some percentages—would you spend each year in this useless exercise?

Mr. Richard: At the present time—I would need a little bit of time to give you an estimate on the cost now—I think the biggest cost is in the fact that we are tied up and we cannot expand and take on new business, start up new industry for the simple reason that we are faced with this overruling and overregulation situation. I have a situation where our company provides a courier service to a number of banks hauling bank papers and we have the potential of increasing our business tenfold if we could get the co-operation of the department from the point of view of licensing. We applied for licences last June; we have met all the criteria, we have done all the training, we have bought the equipment, we have everything ready to go. The paper work is still being pushed seven months later—and there is no end in sight.

• 2130

Mr. Bawden: Do you anticipate getting this approval shortly, or what sort of time frame have you allowed for?

Mr. Richard: We anticipated getting it shortly last June, and it is still going on. It does not only apply to our particular

[Translation]

M. Bawden: A quelle catégorie appartenez-vous en ce qui concerne le poids?

M. Richard: Nous sommes autorisés à transporter jusqu'à 18,000 livres, ce qui correspond au groupe C.

M. Bawden: Votre compagnie est-elle très rentable

M. Richard: En ce qui concerne l'industrie en général, je ne pense pas que beaucoup de mes concurrents se rendent régulièrement à la banque, si ce n'est pour demandes des prêts. Beaucoup d'entre eux ont une marge bénéficiaire très réduite et se plaignent régulièrement de devoir consacrer 25 p. 100 de leur revenu non seulement pour conserver leur permis, mais aussi pour remplir toutes les formalités administratives requises par le ministère des Transports et par la Commission des transports. Nous avons un peu l'impression d'être envahis par la paperasserie et, étant donné que le système est très centralisé, nous n'avons ni le temps ni l'argent de nous rendre là où sont prises la majorité des décisions, à savoir, à Ottawa.

M. Bawden: A votre avis, comment va réagir votre banquier lorsqu'il va constater que le projet de loi permet à la Commission de suspendre temporairement ou définitivement vos permis d'exploitation, même sans motif réel? Cela va-t-il nuire à vos capacités de financement?

M. Richard: Je pense qu'il nous faudra alors prouver que notre entreprise est stable et que nous avons de bonnes chances de la maintenir dans cet état.

M. Bawden: Combien d'appareils et d'employés avez-vous?

M. Richard: Cinq appareils et treize employés.

M. Bawden: Si une entreprise comme la vôtre pouvait apporter les changements que vous préconisez dans votre mémoire, quel montant consacriez-vous chaque année à cet exercice futile?

M. Richard: Je ne peux pas vous donner une réponse immédiatement, car il me faudrait réfléchir un peu plus longtemps, mais le principal problème auquel nous nous heurtons vient du fait que nous avons les pieds et mains liés et que nous ne pouvons pas élargir nos activités en raison de cette bureaucratie et de cette réglementation abusives. Notre société assure un service de courrier à un certain nombre de banques et nous pourrions décupler ce service si nous obtenions la coopération du ministère en ce qui concerne l'octroi des permis. Nous avons présenté des demandes de permis en juin de l'année passée; nous répondions à tous les critères, nous avons terminé la formation, nous avons acheté de l'équipement, nous n'attendions plus que le feu vert. Cependant, toutes les formalités administratives ont provoqué un retard de 7 mois déjà, et on ne sait quand tout sera réglé.

M. Bawden: Espérez-vous obtenir cette approbation dans peu de temps?

M. Richard: Nous pensions que l'approbation nous serait donnée très peu de temps après notre demande de juin dernier;

[Texte]

company; we may have the prime contract now, but there will be others coming, other runs that will be available if the department will provide the proper authority so they can get going and provide the service required. According to the last figure I heard, for one service alone that they are trying to establish across Canada, the money now will be rolling on an average of something like \$250,000 a month—if they can get the approval. That is \$250,000 a month that the small aircraft industry does not have available to it.

Mr. Bawden: If you are making these kinds of applications for alterations you must have lawyers working for you, at home and perhaps in Ottawa.

Mr. Richard: Yes, sir.

Mr. Bawden: I would assume that, as you described the number of employees and the type of assets, you would be considered a small business in Canada.

Mr. Richard: Yes.

Mr. Bawden: Do you find the legal costs of doing these sorts of things, the accounting demands by bureaucratic departments and the Air Transport Committee, onerous? What is your view on that?

Mr. Richard: I think it is onerous from the point of view that most outfits, we will say up to a size of 25 or 50 employees, or fewer, have a key man who has, let us say, experience in the industry. He knows how to deal with MOT, he knows how to deal with the Transport position.

Mr. Benjamin: I would like to find somebody like that.

Mr. Richard: I did not say successfully. Usually the paper work falls on this one person, and usually the same person is the driving executive behind the company in the first instance. He is also the guy who lines up the customers and passes on his experience to the rest of his crew.

Mr. Bawden: What you are saying is that a fairly large part of the time of the best man in the organization is diverted from productive business getting and development opportunities to dealing with bureaucratic demands. Is that approximately the case?

Mr. Richard: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Bawden. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: To go on with your concern, I have a couple of questions. In your first point, with respect to powers to charge, I take it that you are not opposed to paying a fair and equitable portion of the services rendered by MOT, but your argument is basically with the fact that the charges are imposed rather arbitrarily. You really have no opportunity to question the charges that are being imposed and it would be certainly not consistent with the user-pay policy of the Ministry of Transport and, I think, probably not consistent with the spirit and thrust of the National Transportation Act. Am I correct in assuming that?

[Traduction]

cependant, le ministère n'a toujours pas donné suite. Cependant, il faut dire que cette situation ne s'applique pas seulement à notre société, même si nous avons le contrat principal à l'heure actuelle; d'autres services seront disponibles si le ministère les autorise. D'après les derniers chiffres, pour une seule ligne qui sera mise en service au Canada, les recettes s'élèveront à \$250,000 par mois, pourvu que l'on puisse obtenir l'approbation du ministère. Cela signifie par conséquent que les petites industries d'aviation perdent à l'heure actuelle \$250,000 par mois.

M. Bawden: Je suppose que vous avez engagé des avocats et que vous en avez peut-être qui vous représentent à Ottawa.

M. Richard: Oui.

M. Bawden: Étant donné le nombre d'employés et l'actif de votre compagnie, vous vous rangez sans doute dans la catégorie des petites entreprises.

M. Richard: Oui.

M. Bawden: Les frais juridiques, les exigences en matière de comptabilité imposées par le ministère, ainsi que par le Comité du transport aérien, sont-ils très élevés pour vous?

M. Richard: Oui, si l'on tient compte du fait que, dans la plupart des entreprises, celles qui engagent au maximum 25 ou 50 employés, il y a toujours une personne qui possède l'expérience de cette industrie, qui sait comment traiter avec les fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Benjamin: J'aimerais avoir une personne de cette compétence.

M. Richard: Je ne veux pas dire que les rapports sont toujours fructueux, mais c'est cette personne qui est généralement la cheville ouvrière de toute l'entreprise. En effet, c'est elle qui recrute les clients et qui transmet son expérience à toute son équipe.

M. Bawden: Ce que vous voulez dire en fait, c'est que la plus grande partie du temps de cette personne ne peut être consacrée à recruter de nombreux clients ni à améliorer l'entreprise, mais bien à régler les formalités administratives.

M. Richard: Oui, c'est bien cela.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bawden. Je donne la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais poser quelques questions. Tout d'abord, en ce qui concerne les frais que vous impose l'administration, je suppose que vous êtes d'accord pour acquitter, de façon juste et équitable, les frais des services fournis par le ministère des Transports, mais ce à quoi vous vous opposez, c'est à l'arbitraire de la chose. On ne vous donne pas la possibilité de mettre en question les frais qui vous sont imposés, ce qui n'est pas conforme à la politique du ministère des Transports selon laquelle les utilisateurs paient pour les services obtenus, et ce qui n'est pas conforme non plus avec l'esprit et la portée de la Loi nationale sur les transports. N'est-ce pas exact?

[Text]

Mr. Richard: Right. Our basic problem is that we do not know who makes the calculations, where they are made, as far as what facility or what portion of the facilities is used by whom is concerned, and who should be charged what. A lot of facilities, for instance, the smaller operator has no need of. We have had strikes by the weather office, we have had strikes by the controllers, and the only people who still operated in Canada during those times were the small operators. They do not need those facilities in many cases. There is the situation, say, of an airport control tower; there are airports that are privately owned handling 10 and 15 times the amount of traffic that an MOT airport is that has a control tower. You might have eight or ten people there plus all the radio gear, equipment and facilities, and we feel we are getting ripped off for paying for those facilities when we do not need them. I think the situation is that Air Canada, the Ministry of Transport and perhaps the regional carriers may have a requirement for this in their regulations, their rule book, but it certainly does not apply to us.

• 2135

Mr. Mazankowski: Since larger carriers perhaps have the capacity and the facility to make known their views better, directly or indirectly, do you think it might be well to consider within the Aeronautics Act or the provisions of the MOT some mechanism or some forum for the so-called smaller operator to have an opportunity for redress, or at least to question some of the proposals that are advanced? As I see it, with a stroke of the pen the fees can change, or almost that quickly, and there is really no advance notice and no provision for questioning how these costs are arrived at.

Would you think some kind of mechanism within the Ministry of Transport would be in order to allow for that kind of a forum?

Mr. Richard: I do not see that you can get this kind of mechanism within the Ministry because they would be judging themselves, arbitrating their own situation, and building their own empire, as far as I am concerned.

Mr. Mazankowski: What do you suggest then? You are not the first person that has been critical of this particular provision. Perhaps the others have not been as harsh and straightforward as you have been. You certainly have made it very clear. There is certainly no fuzziness as to where you stand on this particular issue.

I think there probably is a need for the smaller operators, who are very important to the development of our country, probably more important in terms of providing service in many of the isolated areas. They seem to have enough hardships imposed upon them in terms of weather, geography and what not and yet, by the same token, we seem to have rules and regulations that emerge from such legislation as this which seem to further aggravate their potential for discharging their mandate.

I am wondering what suggestions you might have in order to provide for a more meaningful and adequate form for these

[Translation]

M. Richard: Si. Notre problème principal vient du fait que nous ne savons pas qui fait les calculs, où ceux-ci sont faits, pour quelles installations nous payons et à qui les frais devraient être imputés. Ainsi, les petits exploitants n'ont pas besoin de nombreuses installations en place. La météo, les contrôleurs ont été en grève, et pourtant les petits exploitants ont continué à offrir leurs services à la population. Dans la plupart des cas, nous n'avons pas besoin de toutes les installations disponibles. Je prendrai le cas d'une tour de contrôle d'un aéroport. Certains champs d'aviation privés ont un trafic de 10 à 15 fois supérieur à un aéroport du ministère des Transports qui dispose d'une tour de contrôle. Parfois il y a huit ou dix personnes, sans compter le matériel et les installations de radio, et nous nous estimons lésés parce que nous devons payer pour tout cela, alors que nous n'en avons pas besoin. Il est possible qu'il y ait des dispositions dans les règlements d'Air Canada, du ministère des Transports et peut-être de certains transporteurs régionaux, cependant cela ne s'applique pas à nous.

M. Mazankowski: Certaines grosses sociétés de transport ont peut-être la possibilité de mieux faire connaître leur opinion, directement ou indirectement. Par conséquent, ne pensez-vous pas qu'il ferait bon de réétudier la Loi sur l'aéronautique ou les dispositions du ministère des Transports afin de prévoir un mécanisme ou une tribune permettant à ces soi-disant petites sociétés de discuter des propositions avancées? Je constate que les droits peuvent changer d'un trait de plume, ou presque aussi rapidement, qu'il n'y a pas véritablement de préavis et qu'aucune disposition ne permet d'analyser la façon d'établir ces coûts.

Ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'établir au sein du ministère des Transports un mécanisme permettant ce genre de discussions?

M. Richard: Je ne pense pas que cela soit possible au sein du ministère car, à mon avis, il arbitrerait alors la situation et se bâtirait un empire.

M. Mazankowski: Par conséquent, que proposez-vous? Vous n'êtes pas le premier à vous élever contre cet article. Peut-être les autres n'ont-ils pas été aussi catégoriques et aussi directs que vous. Il est certain que vous avez présenté les choses de façon parfaitement claire. Il n'y a aucun doute à avoir quant à votre position à ce propos.

A mon avis, il importe de tenir compte des besoins des petites sociétés qui jouent un rôle très important dans le développement de notre pays, d'autant plus qu'elles fournissent des services dans nombre de régions isolées. Il semble qu'elles ont déjà suffisamment de difficultés à résoudre, compte tenu des intempéries, de l'éloignement géographique et ainsi de suite; pourtant, à cause de règles et de règlements découlant de lois comme celle-ci, il leur est encore plus difficile d'accomplir leur mandat.

J'aimerais que vous nous précisiez quel mécanisme pourrait être mis sur pied afin que ces petites sociétés puissent partici-

[Texte]

kinds of operators to seek redress or to have input in terms of the regulations, costs, et cetera.

Mr. Richard: Well, I think we would have to have some regulatory or examination forum that is independent, such as the public board of utilities which goes in and examines independently telephone companies, utilities, energy producers and so on.

I think the members of such a board should be drawn from different facets, not only of industry but of the public. They should be different types so that you have a cross-section. Somebody who has not an axe to grind is basically what you want sitting in judgment.

In respect of the other situation, empire building, is concerned, I think more contracting out of MOT services would bring in free enterprise and, with the resulting competition, we would have lower costs and then we might not require the user charges that we do now. To give you a short example, at a lot of MOT airports you have a bunch of firemen sitting around day and night, 24 hours a day, doing nothing except playing cards. And then, on top of this, they have another complete staff, airport maintenance crews who operate the snowplows, the graders, who clear the runways, mow the grass, and so on. Well, if it were a private operator, he would have one man doing those jobs and I think you would see the costs come down.

• 2140

Mr. Mazankowski: One further question. You stated on page 2, section 3, that:

Through the years the MOT has misused the concept and word "Safety" to push through many rules and regulations which could not stand on their own merit.

I would like you to explain that. I would like you to tell how your company's relations are with the MOT inspection officers. In your opinion, is the enforcement of the rules and regulations applied with a degree of uniformity?

As you know, the question of air safety has become rather a topic for discussion. There has been charges of political interference. There has been various charges laid as a result of an investigation that took place in the northern part of Ontario. I know that this is a question that would require a great deal of elaboration but I think you make a very serious charge there in that particular statement. I would like you to elaborate on it because it certainly is an important issue at this time.

Mr. Richard: Well, I . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Richard. I would like to remind members that time is running short, and I have already allowed nearly 10 minutes to Mr. Mazankowski. So I would ask you, sir, to be as brief as possible.

Mr. Richard.

[Traduction]

per à l'élaboration des règlements, à la fixation des coûts, etc . . .

M. Richard: Je pense qu'il serait nécessaire de créer un organisme de réglementation ou de révision indépendant, comme le conseil des services publics qui surveille indépendamment les sociétés de téléphone, celles qui assurent les services publics, les sociétés productrices d'énergie, etc . . .

Je pense que les membres d'un tel conseil devraient venir de différents horizons et non seulement de ce secteur particulier. Il importe en effet d'avoir un échantillon représentatif, il importe d'avoir des gens qui ne soient pas directement impliqués dans ce domaine.

En ce qui concerne les bâtisseurs d'empires, je pense que si le ministère des Transports accordait un plus grand nombre de contrats de sous-traitance il encouragerait la libre entreprise et, par conséquent, favoriserait la concurrence. Ceci se traduirait par une baisse des coûts, et aussi il ne serait pas nécessaire de recourir au principe du paiement par l'utilisateur comme nous le faisons actuellement. Laissez-moi vous donner un bref exemple. Dans beaucoup d'aéroports du ministère des Transports, on trouve des pompiers qui, jour et nuit, 24 heures par jour, n'ont rien à faire sinon à jouer aux cartes. Puis, en plus de tout ça, ils ont un autre personnel complet, des équipes d'entretien d'aéroport qui font avancer les déneigeuses, les niveleuses, qui nettoient les pistes, coupent l'herbe, etc. S'il s'agissait d'un exploitant privé, un seul homme ferait ces travaux et, à mon avis, les coûts en seraient diminués.

M. Mazankowski: Une autre question. A la page 2, article 3, vous dites ce qui suit:

Au cours des années, le ministère des Transports a mal utilisé le concept et le mot de «sécurité» pour faire adopter de nombreux statuts et règlements qui, par eux-mêmes, seraient inacceptables.

Pourriez-vous nous expliquer ce passage. J'aimerais que vous nous disiez quels contacts existent entre votre société et les agents d'inspection du ministère des Transports. A votre avis, les statuts et règlements sont-ils appliqués avec une certaine uniformité?

Comme vous le savez, la question de la sécurité aérienne a été très discutée dernièrement. On a porté des accusations d'ingérence politique. Diverses accusations ont été portées à la suite d'une enquête menée dans le nord de l'Ontario. Je sais bien que c'est une question qu'il faudrait beaucoup creuser, mais à mon avis, dans ce passage particulier, vous portez de très sérieuses accusations. J'aimerais que vous donniez plus d'explications là-dessus, car c'est certainement une question importante actuellement.

M. Richard: Eh bien, je . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Richard, j'aimerais rappeler aux membres que le temps file et que j'ai déjà accordé près de dix minutes à M. Mazankowski. Alors, monsieur, veuillez être le plus bref possible.

Monsieur Richard.

[Text]

Mr. Richard: Yes. I will try to get my point across with perhaps just one brief example.

We have emergency locator transmitters, ELTs. Now, this all arose out of one incident, the Martin-Hartwell crash. Search and Rescue were involved and the department saw the chance to holler "safety". They complained that they were doing a lot of sorties for nothing and wasting a lot of money flying around the country on these searches. They said that in that year or the previous year, 2,200 sorties were made by Search and Rescue, and they used this as the basis of why they should force ELTs on every aircraft owner in Canada. As a result, they pushed through the law and made the device mandatory. About \$25 million was spent by the air industry in Canada on ELTs. But they failed to mention that 1,900 of those 2,200 sorties were for marine incidents, yet we do not see ELTs pushed onto the owners of boats or ships. They were in a big hurry to get this through and, as a result, after everybody was forced to buy these units they started blowing up. The batteries were exploding. Now they have revoked the whole thing but there is \$25 million to \$30 million down the drain in the meantime. So that is one example of misused power and over-concern for safety to justify jumping into something without having examined it properly.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: Thank you, Mr. Chairman.

I have a few questions, sir. I would like to follow up on Mr. Bawden's questions. Do you have a full-time bookkeeper for your operation?

Mr. Richard: I have a bookkeeper-secretary and right-hand girl, I guess you could call her.

Mr. Daudlin: Right. And, of that person's time, would you have any guesstimate as to the amount of her time that is spent, directly or indirectly, in answering paper work, either from MOT or any other government agency?

Mr. Richard: It would not involve her time alone; it involves my secretary, my wife, my chief pilot and myself. And then, of course, I bring in lawyers and I bring in auditors from our auditing firm.

• 2145

Mr. Daudlin: Would you include in that time, though, the maintenance of journey logs and that sort of thing, or are we talking specifically . . .

Mr. Richard: Oh, no.

Mr. Daudlin: . . . about the other kind of that paper work?

Mr. Richard: That is just normal stuff, the journey logs and so on, the report that would be done by the pilot.

[Translation]

M. Richard: Oui, je vais essayer de me faire comprendre en choisissant un seul exemple bref.

Nous possédons des transmetteurs de repérage d'urgence, des TRU, depuis un certain incident, l'écrasement Martin-Hartwell. La section de la Recherche et du Sauvetage a dû intervenir, et le ministère a vu là l'occasion de crier: «sécurité». On s'est plaint de ce qu'il y avait beaucoup de sorties injustifiées et qu'on dépensait beaucoup d'argent en vols partout au pays pour ces recherches. On a dit qu'au cours de l'année en cause ou de l'année précédente, 2,200 sorties ont été effectuées par la section de la Recherche et du Sauvetage, et c'est pour cette raison que le ministère a cru devoir obliger tous les propriétaires d'avion canadiens à se munir de cet appareil. Conséquemment, une loi a été adoptée le rendant obligatoire. L'industrie aéronautique canadienne a dépensé environ 25 millions de dollars pour ces TRU. Mais ce que le ministère n'a pas dit, c'est que 1,900 de ces 2,200 sorties ont été effectuées pour des incidents d'ordre maritime; pourtant, les propriétaires de bateaux ou de navires n'ont pas été obligés d'acheter des TRU. Le ministère était très pressé de faire adopter ce règlement et conséquemment, lorsque tout le monde les eut, par force, achetés ils ont commencé à sauter. Les piles explosaient. Maintenant, toute l'affaire a été abrogée, mais il reste que 25 à 30 millions de dollars ont été jetés à l'eau. C'est là un exemple de mauvaise utilisation de l'autorité et d'une préoccupation excessive à propos de sécurité, qui a justifié un engagement rapide dans une affaire pas bien étudiée.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Daudlin.

M. Daudlin: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions à poser, monsieur. Mes questions iront dans le même sens que celles de M. Bawden. Avez-vous un comptable à plein temps pour votre société?

M. Richard: Il y a une femme qui me sert à la fois de comptable, de secrétaire et de bras droit, pourrait-on dire.

M. Daudlin: D'accord. Et pourriez-vous faire une évaluation approximative du temps que cette personne consacre directement ou indirectement à la correspondance, que ce soit du ministère des Transports ou de toute autre agence gouvernementale?

M. Richard: Elle n'est pas seule à faire ce travail; elle le partage avec ma secrétaire, ma femme, mon pilote principal et moi-même. Évidemment, des avocats et les vérificateurs de notre bureau de vérification y participent également.

M. Daudlin: Mais comptez-vous dans ce temps la mise au jour des carnets de route etc., ou parlons-nous précisément . . .

M. Richard: Non.

M. Daudlin: . . . de l'autre sorte de travail administratif?

M. Richard: Les carnets de route etc., c'est du travail ordinaire, c'est le rapport que ferait le pilote.

[Texte]

Mr. Daudlin: Of those four or five—and excuse me for pressing you—people that you have mentioned, would you guess 10 per cent of their time is spent on the paper work?

Mr. Richard: No, no, it would be much higher than 10 per cent. I would say about 35 per cent of my time is spent on that. My chief pilot, I would say, spends about 40 per cent of his time. My secretary is in there for about 50 per cent, and then my wife, of course, would be in for about 50 per cent of her time. The lawyers, as the rush comes, and it is the same thing with the auditors.

Mr. Daudlin: do you judge that anything in this particular bill is going to increase the involvement of any or all of those persons in terms of their time in answering new items that are going to be required by this bill?

Mr. Richard: Yes, I do, in the case that there is going to be no limit to the powers of the Minister, he can churn them out twice as fast and nobody can stop him.

Mr. Daudlin: Does your company belong to any national associations of air services or operators?

Mr. Richard: I belong, personally, to COPA. The company did belong to ATAC, but we found that with ATAC there were two things. First, the fees were getting too high and, second, our feeling was that because of the fee arrangement the trunk and regional carriers had more control over their policies than the smaller carriers.

Mr. Daudlin: Forgive me, but could you spell ATAC and tell me what the letters stand for.

Mr. Richard: It is ATAC.

Mr. Daudlin: ATAC.

Mr. Richard: Yes, it is Air Transport Association of Canada, I think.

Mr. Daudlin: Thank you.

Did you find when you were a member of that particular one, and as a current member of COPA, that those associations attempted to determine what it was that you wanted by way of input on proposed new legislation, and indeed whether there was some follow through by those associations?

Mr. Richard: I speak, first of all, for COPA. I have written a number of letters to them and they have usually done some follow up on the thing. I have had an answer back from them as to discussions that they have held, but they are faced with the same thing that we are as they are dealing with situations that already exist and to try to get the Ministry to reverse a rule or regulation, whether it is good or bad, is impossible, I would say.

Mr. Daudlin: I judge from what you are saying this evening that a large percentage of your complaint might be answered in the event that there were some method whereby you as an operator who felt yourself grieved had an easy access to some tribunal that could make an independent judgment as to whether you, in fact, had been aggrieved by a regulation that had been brought forward. Do I judge correctly?

Mr. Richard: I think that essentially is so. The only addition I would make to that would be for a number of bodies to be

[Traduction]

M. Daudlin: Des 4 ou 5 personnes dont vous avez parlé—et je m'excuse d'insister—diriez-vous que 10 p. 100 de leur temps est consacré à un travail administratif?

M. Richard: Non, c'est beaucoup plus élevé que 10 p. 100. Je dirais qu'environ 35 p. 100 de mon temps est consacré à ce travail. Mon pilote principal, à mon avis, y passe environ 40 p. 100 de son temps. Ma secrétaire, environ 50 p. 100, et ma femme, bien sûr, environ 50 p. 100. Les avocats, ainsi que les vérificateurs, travaillent aux moments de presse.

M. Daudlin: Croyez-vous que certains éléments de ce bill vont exiger de ces personnes plus de temps à cause des nouveaux détails administratifs?

M. Richard: Oui. Étant donné que les pouvoirs du Ministre ne seront pas limités, il pourra sortir de nouvelles exigences deux fois plus vite, et personne ne peut l'arrêter.

M. Daudlin: Est-ce que votre compagnie appartient à des associations nationales de service aérien ou d'exploitants?

M. Richard: Personnellement, j'appartiens à COPA. La compagnie appartenait auparavant à ATAC, mais nous avons eu deux difficultés avec ATAC. En premier lieu, les frais de membres étaient beaucoup trop élevés; ensuite, étant donné l'arrangement des frais, les transporteurs principaux et régionaux pouvaient mieux contrôler leurs politiques que les petits transporteurs.

M. Daudlin: Je m'excuse, pourriez-vous m'épeler ATAC et me dire la signification des lettres.

M. Richard: C'est ATAC.

M. Daudlin: ATAC.

M. Richard: Oui, je crois que c'est Air Transport Association of Canada.

M. Daudlin: Merci.

Quand vous étiez membre de cette association, et comme membre actuel de COPA, avez-vous trouvé que ces associations essayaient d'apprendre ce que vous vouliez introduire par des nouvelles propositions de loi, et est-ce que ces associations ont donné suite?

M. Richard: Je vais commencer en parlant de COPA. Je leur ai écrit plusieurs lettres et normalement ils ont donné suite à l'affaire. J'ai reçu une réponse de leur part m'expliquant les discussions qu'ils ont eues, mais ils rencontrent le même problème que nous: ils font face à des situations qui existent déjà, et je dirais qu'il est impossible d'essayer de faire changer par le ministère un règlement qu'il soit bon ou mauvais.

M. Daudlin: D'après ce que vous dites ce soir, j'ai l'impression que votre problème serait plus ou moins réglé si une méthode existait par laquelle vous, comme exploitant avec une plainte, aviez un accès facile à un tribunal qui serait en mesure de faire un jugement indépendant pour décider si, en fait, vous avez souffert de l'établissement d'un règlement. Est-ce que j'ai raison?

M. Richard: En gros, vous avez raison. Je voudrais seulement demander en plus que certains organismes soient décen-

[Text]

decentralized, because there is also the problem of finding the time to come into Central Canada, we just do not have contact. it is one of the problems we had with COPA, the something with ATAC, and there is another one CAPAC—Canadian Association of Primary Air Carriers. Everything seems to focus into the headquarters of the Ministry of Transport, which is right here.

• 2150

Mr. Daudlin: Could I inquire in a general way about your feelings with respect to your access to air terminal facilities, whether you judge that in fact you continue to be welcome, if that is the proper word, at the air traffic facilities operated by the Ministry whether you judge in fact that your welcome is wearing thin, and whether in fact you judge that in fact you are being directed by some method or other to use some facilities and to avoid others?

Mr. Richard: I think in the United States this has been found to be so and I think the same thing is happening here in Canada, that the small operator is being priced out of the game and they would just as soon be clear of us. For instance, if we are 10 miles from an airport and Air Canada is 10 miles from an airport, Air Canada is number one. If we are nine miles and Air Canada is ten miles, they are still number one. That is the situation. And it is the same thing if it is a Ministry of Transport aircraft; they could be 100 miles and they are still number one. We get this from the controllers; they are all working for the same outfit. Also we have had problems as far as counter space is concerned. We had one incident at the Charlottetown Airport on our unit tool service where we inquired for space and the airport manager told us there was none available and we said well, what about over where those amusement machines are—he had some slot machines or what have you—and he said well, I make more money off of them than I can off you.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: Thank you, Mr. Chairman. Can I ask you, sir, whether you would object in principle to the idea of such operators as yourself paying for the use of such facilities as VOR, directional beacons, navigational aids of whatever type, weather services and that sort of thing on an as—used basis or perhaps licensed as per the equipment on the aircraft, or do you judge that those facilities should be available to you free of cost?

Mr. Richard: No, we do not think they should be available to us cost free but the situation, as far as some of these facilities go, is such that the bureaucracy writes up specifications. I will give you a prime example. In respect of runway lights, it costs \$7 for a bulb and yet you can go out and buy one off the shelf which will do the job and last just as long for fifteen cents. It is the way they write the specifications up for these facilities. Then the costs escalate to such a point that you are paying twice or three times as much as what you should be if it was done by an independent operator on a competitive basis.

[Translation]

tralisés, puisqu'il existe aussi le problème de trouver le temps pour venir au Canada central; le contact nous manque. C'est un des problèmes que nous avons rencontré avec COPA, avec ATAC, et aussi avec un autre: CAPAC—Canadian Association of Primary Air Carriers. Tout semble se concentrer à l'administration centrale du ministère des Transports, qui est situé ici.

M. Daudlin: Que pensez-vous en général de vos possibilités d'accès aux installations dans les terminus? Y êtes-vous bien reçu, si c'est le mot juste ou, êtes-vous mal reçu? Cherche-t-on à vous faire utiliser certaines installations plutôt que d'autres?

M. Richard: Cela a certainement été le cas aux États-Unis, et la même chose se produit maintenant au Canada; la petite société ne peut plus payer les coûts de ces installations, et leurs exploitants préféreraient que nous ne nous en mêlions pas. Par exemple si un de nos avions et un d'Air Canada sont à 10 milles d'un aéroport, Air Canada sera servi en premier. Si notre avion se trouve à 9 milles, et qu'un d'Air Canada est à 10 milles d'un aéroport, Air Canada sera encore servi en premier. Voilà ce qui se passe. C'est le cas aussi pour un avion du ministère des Transports, qui pourrait être à 100 milles; il resterait toujours prioritaire. Ce sont les contrôleurs qui décident; et ils travaillent tous pour le même ministère. Aussi avons-nous eu des difficultés à obtenir l'installation d'un comptoir dans les aéroports. A l'aéroport de Charlottetown, par exemple, où nous avons demandé de l'espace pour installer notre service de péage à l'unité, le gérant nous a répondu qu'il n'y avait aucun espace disponible. Nous avons demandé l'aire où se trouvaient les machines à jouer, et on nous a répondu qu'on faisait plus d'argent avec ces machines qu'avec nous.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Daudlin.

M. Daudlin: Merci, monsieur le président. Monsieur, vous opposez-vous en principe à ce que les sociétés comme la vôtre paient pour l'utilisation d'installations telles que les services d'orientation visuelle, les radiophares, les aides à la navigation de tout genre, les services météorologiques, etc., à mesure, ou préférez-vous que ce soit inclus dans le permis en fonction de l'équipement à bord de l'avion, ou croyez-vous encore que ces installations devraient vous être fournies gratuitement?

M. Richard: Non, ces services ne doivent pas être offerts gratuitement, mais ce sont les bureaucrates qui fixent les exigences en matière d'installations. Je vous donne un exemple type. Pour remplacer les lumières de pistes, il faut payer \$7 par ampoule, mais en fait on pourrait en acheter une qui suffirait à la tâche et qui serait aussi durable pour 15c. C'est dû aux exigences prévues pour ces installations. Ainsi, les coûts montent tellement qu'on paie deux ou trois fois plus qu'avec l'opérateur indépendant fournissant les services sur une base concurrentielle.

[Texte]

We feel that a lot of these facilities that MOT is into should either be contracted out or put up for bids. When they write out the specifications we think they go overboard on them, and they are getting into a create-job, create-department situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Daudlin. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Richard, I presume that in Sydney, Charlottetown and the various places out of which you operate it is from MOT-operated airports or federally-owned and operated lands or airport facilities. Is that correct?

Mr. Richard: The airport is owned by MOT. For instance, at Sydney we have our own facilities, hangar, office buildings, waiting rooms and so on and so forth. Going into Halifax, for instance, there is the Shell Aero Centre there that is operated by an independent operator and we use his facilities because to go through the terminal situation you get into security problems, examination, charges here and charges there.

Mr. Benjamin: I was wondering if you have been running into any notices of increase when you are leasing land. Do you lease any land, any federal land?

Mr. Richard: Yes, we do.

Mr. Benjamin: Have you been running into notices of increases in lease fees?

Mr. Richard: Yes.

Mr. Benjamin: And have they backed off on that since?

• 2155

Mr. Richard: No, sir.

Mr. Benjamin: Okay. I wanted to say, Mr. Chairman, to Mr. Richard that I have a great deal of sympathy with the problems of the small operators and we have a number of them out West in Regina but, frankly, I think some of your submission is an exaggeration and over-simplification. You comment in a critical manner about airport firemen and the ones who clean off the runways, that the dollar cost of that should take priority over whether or not they prevent the death of even one person once in 10,000 or 100,000 operations. Surely you are not seriously suggesting that somehow or other at MOT facilities in Canada you would forgo that facility, that in the event of—we hope that it is 100 per cent accident-free with no incidents that require their use—an accident that you not have some facility available. Surely you are not seriously suggesting that of the dollar cost that goes for the firemen.

Also on your remarks about ELT's, my limited knowledge about marine incidents, whether you are in a lifeboat or a life raft, is that there are continuous signals being emanated, and I think it is a requirement now of MOT. Of course once the damn thing is sunk and is down at the bottom of the ocean you are not likely to get many signals. So surely you cannot equate the requirement for ELT's in aircraft to marine incidents and, surely, whatever the technology is and how insufficient it may be at the moment, that is an objective that every reputable aircraft operator would want to reach.

[Traduction]

Nous pensons que beaucoup de ces installations du ministère des Transports devraient être fournies sur contrat, ou soumises à des demandes d'offre. On a trop exagéré les exigences, et ceci pour se créer un empire.

Le président: Merci, monsieur Daudlin. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Richard, je suppose qu'à Sydney, Charlottetown, et aux autres endroits où vous fournissez des services, vous vous servez des aéroports du ministère des Transports, des terres ou des installations aéroportuaires du gouvernement fédéral. Est-ce exact?

M. Richard: L'aéroport appartient au ministère des Transports. Par exemple, à Sydney nous avons nos propres installations: hangars, centre administratif, salles d'attente, etc. A Halifax, nous employons le Centre aéroportuaire Shell exploité par un opérateur indépendant, car se servir du terminus entraîne des problèmes de sécurité, des examens, et des frais divers élevés.

M. Benjamin: Je voulais savoir si vous aviez eu des avis d'augmentation des tarifs de location des terrains fédéraux. Louez-vous des terres fédérales?

M. Richard: Oui.

M. Benjamin: Avez-vous reçu des avis d'augmentation?

M. Richard: Oui.

M. Benjamin: Et a-t-on retiré ces augmentations depuis?

M. Richard: Non, monsieur.

M. Benjamin: Parfait. Monsieur le président, je voulais dire à M. Richard que je comprends très bien les problèmes des petites entreprises et nous en avons un certain nombre dans l'Ouest, à Regina, mais, franchement, je crois qu'une partie de votre exposé exagère un peu les choses et les simplifie un peu trop. Vous faites certaines critiques concernant les pompiers aux aéroports et ceux qui nettoient les pistes et prétendez qu'il est plus important de diminuer les frais que de prévenir la mort d'une seule personne par 10,000 ou même par 100,000 envolées. Vous n'allez tout de même pas nous proposer sérieusement qu'aux installations du ministère des Transports au Canada, on abolisse ce genre de service et que si jamais, nous espérons évidemment qu'il n'y aura jamais d'accident, mais si jamais il y en avait un, on n'aurait plus de quoi s'en occuper. J'espère que votre proposition concernant la diminution des frais en ce qui a trait aux pompiers n'est pas sérieuse.

Pour ce que vous disiez des transmetteurs de repérage d'urgence, j'ai une connaissance plutôt limitée des accidents qui peuvent arriver en mer, qu'il s'agisse d'une chaloupe de sauvetage ou d'un radeau, mais il me semble que l'appareil transmet un flot ininterrompu de signaux de repérage et je crois que les ministères des Transports exige qu'on soit équipé de ces appareils. Évidemment, quand le rafiot coule à pic il est peu probable qu'on puisse entendre les signaux venant du fond de l'océan. Donc, lorsqu'il s'agit de TRU, on ne peut faire de comparaison entre un aéronef et un navire et quel que soit l'état de la technologie et ses insuffisances à l'heure actuelle,

[Text]

Mr. Richard: I think in the first place, to stick with ELT's for a minute, I do not know of any boat that is required to have them on board. My view on that is the situation is, what is the difference between the value of the life that is bought in an airplane accident, a marine accident and a trapping accident. I mean, it is all the same value. One life is one life.

The situation as far as firemen and maintenance operators being able to do two jobs in one is they can do a better job for the simple reason that the operators would be out on the field where any incident would take place and they would probably be awake. All the equipment that they have for maintenance is radio equipped and they can be advised just as fast as the firemen. All they need is one guy back there to drive the truck and pick them up on the way.

Mr. Benjamin: He would be equipped then to be a paramedic as well as a maintenance operator, and a runway cleaner...

Mr. Richard: There are many airports that do not have paramedic facilities.

Mr. Benjamin: We have been urging Mr. Lang to get those guys trained for that.

Mr. Richard: I do not see where they are necessary. The maintenance foreman on an airport could be driving a paramedic truck just as well as anybody else and be trained in it. As far as I am concerned, I know the fireman has to make a living, but I think it is a duplication of people.

Mr. Benjamin: You were not suggesting doing away with the facility; you were objecting to the method used.

Mr. Chairman, if the user-pay principle were implemented to the point where you covered the entire costs of operations of MOT airports—navigational aids, air traffic control, meteorological services—would an operation such as yours be able to afford to pay the fees and remain in operation or would you just have to fold up?

Mr. Richard: I think we would just have to fold up for the simple reason that we have to compete in some areas with surface, highway and marine transportation and they are not subjected to user fees so they would be able to under-cut us even more than they can now.

• 2200

Mr. Benjamin: You would agree, then, that some portion of the cost will have to be borne by the public as a whole in this kind of area, or any other transportation area, when it comes to user pay?

[Translation]

tout propriétaire d'aéronef soucieux de sa réputation devrait s'en équiper.

M. Richard: En ce qui concerne les TRU, je ne crois pas qu'on exige d'aucun navire qu'il en ait à bord. Moi, je me demande quelle valeur différente on peut attacher à la vie de celui qui périt dans un accident d'avion, un accident de navire ou un accident de chasse. Je veux dire que cela revient au même. Une vie, c'est une vie.

Quant à la question de combiner les fonctions de pompiers à celles des préposés à l'entretien, je crois que le travail se ferait beaucoup mieux parce que ceux qui seraient affectés à ces deux tâches seraient toujours sur les pistes où les accidents se produisent et ils seraient sans doute un peu plus alertes. Tous les véhicules qu'on a pour assurer l'entretien sont équipés de radios et les préposés seraient avertis aussi vite que les pompiers. Tout ce dont on aurait besoin, ce serait un chauffeur affecté en permanence pour aller les chercher en cas de besoin.

M. Benjamin: Ces gens seraient donc à la fois agents paramédicaux, préposés à l'entretien et nettoyeurs de pistes...

M. Richard: Il y a bien des aéroports où l'on ne trouve pas de services paramédicaux.

M. Benjamin: Nous faisons justement des démarches auprès de M. Lang pour qu'il organise des cours en formation paramédicale.

M. Richard: Je ne crois pas que cela soit nécessaire. Le chef de l'équipe d'entretien d'un aéroport pourrait conduire le camion paramédical aussi bien que n'importe qui et il pourrait avoir la formation nécessaire. En ce qui me concerne, je sais bien que le pompier doit gager sa vie, mais je crois aussi qu'on double tout simplement le nombre de préposés.

M. Benjamin: Vous ne proposez pas qu'on se débarrasse des installations; vous désapprouvez tout simplement les méthodes.

Monsieur le président, si l'on appliquait intégralement le principe du paiement par l'utilisateur de façon à recouvrer tous les frais d'exploitation—aide à la navigation, contrôle du trafic aérien, services de la météo—des aéroports du ministère des Transports, une entreprise du calibre de la vôtre pourrait-elle payer alors les frais et continuer de fonctionner ou devriez-vous tout simplement fermer vos portes?

M. Richard: Je crois que nous devrions fermer nos portes parce que, dans certaines régions, nous devons faire concurrence aux transports de surface, c'est-à-dire aux transports par route et par eau et ces transporteurs ne sont pas sujets au principe du paiement par l'utilisateur, ce qui veut dire que, par rapport à nous, ils pourraient offrir des prix encore plus alléchants qu'ils ne le sont à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Vous êtes donc d'accord pour dire que le public en général continuera d'assumer une part des coûts dans ce secteur comme dans n'importe quel secteur des transports, même avec le concept voulant que ce soit l'utilisateur qui paye?

[Texte]

Mr. Richard: I agree with the concept of some portion, but I think basically I am also saying that if they trimmed the deadwood they would not need any.

Mr. Benjamin: This is my final point for Mr. Richard, which he may wish to comment on. According to the last figures I have for 1973, the revenues for the Ministry of Transport on user fees were in the order of \$100 million, the costs were in the order of \$700 million and there was a deficit of something like \$596 million. If you were to apply user charges right across the piece—commercial airlines, private aircraft and publicly-operated airlines—not only would you be out of business but so would Air Canada and CP Air. That is the point I am trying to get at, that there has to be some kind of balance between the user charge and, in addition to that, what the public pays as a whole in sharing these costs for these transportation services. Would you buy that?

Mr. Richard: To come back with another statistic, we have the smallest district of the five districts in the Ministry of Transport in the Atlantic region, and yet we have the highest number of employees. I think it is up to more than 2,400 employees in the aviation branch, and this amounts to something like five employees for every airplane in the district.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I would like to thank Mr. Richard for . . .

Mr. Bawden: May I have one final, short supplement? I would like to ask Mr. Richard . . .

Mr. Chairman: Is that agreeable with the Committee? Mr. Bawden.

Mr. Bawden: It is very short. Mr. Richards has been very forthcoming, very courageous. I am wondering, in view of the participation here of VIP's of the Ministry of Transport, whether he does not now fear some reprisal in the future?

Mr. Richard: Well, I think that would be at their peril.

Mr. Benjamin: We will be hearing from you if they do.

Mr. Richard: That is right.

The Chairman: Thank you, Mr. Bawden, and thank you, Mr. Richard, for appearing before us this evening. We hope you have a safe trip home. It has been most interesting, sir.

Mr. Richard: Thank you.

The Chairman: We have members from COPA waiting. Mr. Peppler has mentioned he has about a four to five-minute opening statement he would like to make. As you are well aware, this is the second time around for COPA. I am in the hands of the Committee. If you would like to hear them this evening or bring them forth on another date, it is whatever the Committee decides. Will we hear from COPA?

Mr. Loiselle: Let us hear them.

The Chairman: Then I would invite Mr. Peppler to join me at the table, please.

[Traduction]

M. Richard: Je suis d'accord pour une partie des coûts, mais si on se débarrassait du bois mort, il ne resterait pas de coûts à assumer.

M. Benjamin: J'aborde mon dernier point monsieur Richard, et vous voudrez peut-être me dire ce que vous en pensez. D'après les derniers chiffres que j'ai et qui datent de 1973, les revenus du ministère des Transports provenant des droits acquittés par les utilisateurs sont de l'ordre de 100 millions de dollars et les coûts d'environ 700 millions de dollars, ce qui laisse un déficit de 596 millions de dollars. Donc, si le concept des droits aux utilisateurs devait être appliqué intégralement, aux sociétés commerciales, aux propriétaires d'appareils et aux sociétés d'État, non seulement vous seriez acculés à la faillite, mais Air Canada et CP Air aussi. Voilà tout ce que j'essaye de démontrer, le fait qu'il doit y avoir un équilibre entre ce que doivent acquitter les utilisateurs et ce que doit assumer le public en général pour ce qui est des coûts de ces services de transport. Vous êtes bien d'accord?

M. Richard: Si vous permettez que je cite d'autres chiffres, je vous signale que la région Atlantique est le plus petit des cinq districts du ministère des Transports et que malgré cela il compte le plus grand nombre d'employés. Je pense qu'il y a 2,400 employés à la direction de l'aviation, ce qui donne 5 employés pour chaque appareils dans ce district.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Je veux remercier également M. Richard . . .

M. Bawden: Puis-je poser une brève question supplémentaire? Je voudrais demander à M. Richard . . .

Le président: Le Comité est-il d'accord? Monsieur Bawden.

M. Bawden: Ma question est brève. M. Richard a été très franc, très courageux. Vu la présence ici ce soir de fonctionnaires haut placé du ministère des Transports, s'attend-il à des représailles plus tard?

M. Richard: Je pense que ce serait risqué de leur part.

M. Benjamin: Je suis sûr que nous aurons de vos nouvelles s'il y a des représailles.

M. Richard: En effet.

Le président: Merci, monsieur Bawden. Merci également monsieur Richard, de votre présence ici ce soir. Nous espérons que vous pourrez rentrer chez vous sans anicroche. La discussion que nous avons eue avec vous a été très intéressante.

M. Richard: Merci.

Le président: Les représentants de la COPA sont là. M. Peppler a indiqué qu'il avait une déclaration d'ouverture, qui devait prendre quatre ou cinq minutes. Chacun sait que c'est la deuxième fois que les représentants de la COPA comparaissent. Pour ce qui est de la procédure à suivre, je m'en remets au Comité. C'est aux membres du Comité de décider si les représentants de la COPA doivent comparaître ce soir ou revenir plus tard. Devons-nous les entendre maintenant?

M. Loiselle: Entendons-les.

Le président: Dans ce cas, je prie M. Peppler de bien vouloir se joindre à moi à la table.

[Text]

Mr. McRae: While Mr. Peppler is coming to the table, perhaps we . . .

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: On a point of order, although it is good to get the thing started, I would hope that we would still give Mr. Peppler a little bit more time than what is available, given the fact that it is 10.05 p.m. We might go on for another 10 or 15 minutes or so but I would think that he would want to come back at some particular point.

The Chairman: If that is the case, then I think it would be more advantageous to have Mr. Peppler come back and provide him with the necessary time rather than displace him on two different occasions, with a few minutes tonight and a few minutes tomorrow night and a few minutes the next night. So it is up to the Committee. Either we hear Mr. Peppler this evening and finish it, or we ask him whether he would mind coming back to a future Transport meeting and hear him fully.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if he would prefer that, we are certainly agreeable.

Mr. Murta: What about Mr. Peppler?

The Chairman: Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: Inasmuch as Mr. Peppler is a representative of the national organization I believe located in Ottawa, unless he has serious objections, and indeed could amend his schedule so as to return, it might be more advantageous for us to hear him and hear all the questioning on the same day, as opposed to having to recall through minutes what it was he . . .

The Chairman: Is that agreeable? Well, if you do not mind, Mr. Peppler. We are sorry that we took so much time. Mr. Mazankowski, did you have a point of order, sir?

Mr. Mazankowski: I am sure that Mr. Peppler would have been in attendance even though he was not appearing, so . . .

• 2205

The Chairman: Well, I am sure of that but we still have to provide him with some consideration for having taken the time to be with us.

An hon. Member: We just want to give him a good ear.

The Chairman: We will advise you, sir, of the future meeting and in plenty of time so that we can question you fully and you can answer fully.

Mr. Bill Peppler (Manager, Canadian Owners and Pilots Association): Thank you, sir.

The Chairman: Thank you for taking the time.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. McRae: Pendant que M. Peppler prend place, peut-être . . .

Le président: M. McRae invoque le Règlement.

M. McRae: J'invoque le Règlement, en effet. Il est peut-être utile de commencer dès maintenant, mais j'espère que de toute façon M. Peppler pourra revenir. Il est déjà 22 h 05. On peut parfaitement continuer encore pendant dix ou quinze minutes, mais le témoin devrait quand même avoir l'occasion de revenir.

Le président: Dans ce cas, il serait peut-être préférable pour M. Peppler qu'il revienne à un autre moment et qu'il ait le temps de se faire entendre plutôt que d'avoir quelques minutes ce soir, quelques minutes demain soir et quelques minutes un autre soir. Évidemment, il appartient au Comité de décider. Ou bien nous en terminons avec M. Peppler ce soir ou bien nous lui demandons de revenir à une autre réunion du Comité des transports afin de se faire entendre pleinement.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous préférez cette dernière solution, nous sommes bien d'accord.

M. Murta: Et M. Peppler?

Le président: Monsieur Daudlin.

M. Daudlin: M. Peppler représente un organisme d'envergure nationale. Je pense qu'il travaille à Ottawa. S'il n'a pas d'objection majeure et s'il peut modifier son programme de façon à revenir, il serait préférable que nous l'entendions et que nous le questionnions le même jour, plutôt que d'avoir à consulter le compte rendu des délibérations de façon à . . .

Le président: Le Comité est d'accord? J'espère que M. Peppler n'y voit pas d'inconvénient. Nous regrettons d'avoir pris autant de temps. Monsieur Mazankowski, vous invoquez le Règlement?

M. Mazankowski: Je suis sûr que M. Peppler aurait assisté à la réunion même s'il n'avait pas eu à comparaître. Donc . . .

Le président: Nous lui sommes quand même reconnaissants d'avoir passé ce temps en notre compagnie.

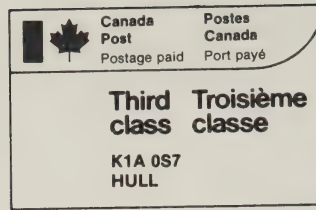
Une voix: Nous voulons seulement lui accorder tout le temps qu'il mérite.

Le président: Nous nous aviserons de la date et de l'heure de la prochaine réunion de façon que nous ayons tout le temps de préparer nos questions et que vous ayez, de votre côté, tout le temps de préparer vos réponses.

M. Bill Peppler (directeur, Canadian Owners and Pilots Association): Je vous remercie.

Le président: Merci de votre présence.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Corporation of the City of Thunder Bay:

Mr. Don Smith, Alderman.

From Eastern Flying Services Limited:

Mr. J. A. Richard, President.

De la Corporation municipale de Thunder Bay:

M. Don Smith, échevin.

De Eastern Flying Services Limited:

M. J. A. Richard, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Monday, January 30, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le lundi 30 janvier 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-1978

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Allard	Daudlin
Benjamin	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Bussières	Flynn
Cadieu	Forrestall
Condon	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Lapointe	McKenzie
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	McRae
Mazankowski	Murta
McCain	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, January 30, 1978:

Mr. Condon replaced Mr. Roy (*Laval*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 30 janvier 1978:

M. Condon remplace M. Roy (*Laval*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JANUARY 30, 1978

(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bussièrès, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Daudlin, McKenzie and Murta.

Witnesses: From the Canadian Air Line Pilots Association: Mr. Kenneth A. Maley, President; Captain R. H. J. Smith, Director of Safety; Mr. John T. Keenan, Barrister and Solicitor.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Chairman called Clause 1.

Messrs. Maley and Smith made opening statements.

At 8:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 30 JANVIER 1978

(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Bussièrès, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Daudlin, McKenzie et Murta.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes: M. Kenneth A. Maley, président; le capitaine R. H. J. Smith, directeur de la sécurité; M. John T. Keenan, avocat.

Le comité poursuit l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le président met en délibération l'article 1.

MM. Maley et Smith font des déclarations préliminaires.

A 20 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, January 30, 1978

• 2016

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence and will continue consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1

I will introduce the witnesses from the Canadian Air Line Pilots Association: Mr. Kenneth A. Maley, President; Captain R. H. J. Smith, Director of Safety, and Mr. John Keenan, Solicitor. I would ask them to join me at the table here, please.

Mr. Maley has an opening statement for the Committee and will proceed. Mr. Maley.

Mr. Kenneth A. Maley (President, Canadian Air Line Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to address this Committee. The subject that we would like to speak to is, of course, a motherhood item for the Canadian Air Lines Pilots Association, one that we feel very deeply about, and consequently we are here to make our representations on behalf of that.

I have with me tonight Captain Reg Smith, the Chairman of our Technical Safety Division within the Association, and my general counsel, Mr. John Keenan.

We have had several exchanges of communication on the subject of an independent accident investigation commission with the Ministry of Transport and with the Minister of Transport. Because the subject is largely legislative in nature and, of course, has strong legal aspects, I would like to defer to my general counsel, Mr. John Keenan, to speak on the Association's behalf on this point.

The Chairman: Mr. Keenan.

M. John T. Keenan (Barrister and Solicitor, Canadian Air Line Pilots Association): Merci, monsieur le président.

J'adresserai au Comité la plupart de mes remarques en anglais, si vous me le permettez, monsieur le président. Cependant, s'il y avait des questions qui survenaient en français, nous serions, bien sûr, très contents d'y répondre en français.

Nous sommes particulièrement intéressés par l'article 5 du Bill C-4, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique, en particulier l'article 8 de ladite Loi. We apologize for not having prepared an official written presentation for your Committee. We expressed sometime back, back in May as a matter of fact to your Committee, Mr. Chairman, our general interest in the area of accident investigation which Clause 5 and Section 8 of the Aeronautics Act deal with but we only learned about 10 days ago that this would and could come up within the context of the study of Bill C-4. What we plan to do this evening, Mr. Chairman, is to make some general representations to you in the context of Bill C-4 and more particularly Clause 5 amending Section 8 of the Aeronautics Act regarding the organization of accident investigations in Canada and the Canadian Air Lines Pilots Association's proposals thereon.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 30 janvier 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum permettant d'entendre des témoignages, et nous reprenons l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Article 1

Je présente donc les témoins, Canadian Air Line Pilots Association: M. Kenneth A. Maley, le président, le capitaine R. H. J. Smith, directeur de la sécurité, et M. John Keenan, conseiller juridique. Ces messieurs auraient-ils l'obligeance de venir s'asseoir à la table.

M. Maley a une déclaration préliminaire. Monsieur Maley.

M. Kenneth A. Maley (président, Canadian Air Line Pilots Association): Merci, monsieur le président, pour l'occasion qui m'est donnée de m'adresser au Comité. Bien sûr, il s'agit de vous entretenir sur un principe de base de la Canadian Air Line Pilots Association, un principe qui nous tient à cœur et explique notre présence ici.

M'accompagnent ce soir, le capitaine Reg Smith, le président de la Division de la sécurité technique de l'Association, et le conseiller juridique, M. John Keenan.

Nous avons eu plusieurs échanges avec le ministère des Transports, et son ministre, au sujet d'une commission indépendante pour les enquêtes sur les accidents. Puisque le sujet est de nature législative, et comporte des aspects légaux importants, je demanderai à mon conseiller juridique, M. John Keenan de faire la présentation au nom de l'Association.

Le président: Monsieur Keenan.

Mr. John D. Keenan (Barrister and Solicitor of Canadian Air Line Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman.

I shall make most of my remarks in English, if I may, Mr. Chairman. However, should there be some questions in French, we shall be most happy to answer in French.

We are particularly interested in Section 5 of Bill C-4, an Act to Amend the Aeronautics Act, concerning amendments to Article 8 of the said Act. Nous nous excusons de ne pas avoir préparé un mémoire écrit pour le Comité. En fait, au mois de mai, nous avons fait part de notre intérêt général pour le domaine des enquêtes sur les accidents sur lequel portent les articles 5 du projet de loi et l'article 8 de la Loi sur l'aéronautique, mais nous avons appris il y a 10 jours seulement que ces domaines seraient discutés dans le contexte de l'étude du Bill C-4. Monsieur le président, ce soir nous ferons des représentations générales dans le contexte du Bill C-4 mais surtout au sujet de l'article 5 modifiant l'article 8 de la Loi sur l'aéronautique, qui traite de l'organisation des enquêtes sur les accidents au Canada. La Canadian Air Line Pilots Association vous fera ensuite des suggestions.

[Texte]

The Chairman: Mr. Keenan, I am sorry to interrupt you but it looks as if we have a vote.

Mr. Keenan: It has happened to me before, Mr. Chairman.

The Chairman: In the House.

Mr. Daudlin, on a point of order.

Mr. Daudlin: Mr. Chairman, on a point of order, I wonder if we could obtain agreement of the members of the Committee to commission someone to seek of the Whips, perhaps on both sides, some indication of how long the bells might likely go in order that we might have the opportunity of hearing these witnesses before we have to respond to the call of the bell.

• 2020

Mr. McKenzie: On a point of order.

The Chairman: Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: For almost a year all we have been listening to are witnesses who are objecting to this bill. We are bombarded with letters objecting to this bill. It is, I think, one of the most poorly drafted pieces of legislation I have ever witnessed in five and a half years...

The Chairman: Mr. McKenzie, I am sorry...

Mr. McKenzie: Could Mr. McLeish inform us if the government plans to make any changes in this legislation, or withdraw it and go back to the drawing board and stop this nonsense?

The Chairman: Order, please. That is not the point of discussion at the moment. I think the Chair should decide if we will adjourn until after the vote and then return and continue the meeting. These gentlemen have come in from Toronto and Montreal and I think it would perhaps be fair—hopefully the bells will ring for only 10 or 15 minutes—to get the vote over with and then return to the Committee or adjourn it completely. It is entirely up to you, but I feel there is a good possibility of having the vote before 9 o'clock. That would give us at least an hour or an hour and a half to discuss this with the Canadian Air Line Pilots Association.

Mr. Murta: Either that, Mr. Chairman, or we hear them first thing in the morning. I think we have a meeting at 11 o'clock, do we not? If they would be willing to stay over—it might be helpful if somebody could find out just how long they anticipate the bells are going to ring because at least we could hear the witnesses.

The Chairman: Yes, we might do that. The Clerk will call the government Whip and find out how long the bells will ring and maybe in the meantime we can continue to hear Mr. Keenan until we get an answer from the Clerk. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Keenan: Mr. Chairman, what we propose to relate to you tonight is relevant to the consideration of new Section 8 of the act which proposes to amend the law regarding inquiries into accident investigations in the field of aviation. CALPA feels that the entire concept and structure of the investigation

[Traduction]

Le président: Monsieur Keenan, je m'excuse de vous interrompre mais il semble qu'on nous appelle à la Chambre pour voter.

M. Keenan: Cela m'est déjà arrivé, monsieur le président.

Le président: On nous demande à la Chambre.

Monsieur Daudlin, un rappel au Règlement.

M. Daudlin: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Peut-on avoir l'accord des membres du Comité d'envoyer quelqu'un s'informer auprès des whips, de l'Opposition comme du gouvernement, pour savoir combien longtemps les cloches sonneront afin que nous puissions entendre au moins les déclarations des témoins avant de répondre à l'appel.

M. McKenzie: J'invoque le Règlement.

Le président: M. McKenzie invoque le Règlement.

M. McKenzie: Depuis près d'un an, tout ce que nous avons fait, c'est d'entendre des témoins qui s'opposent à ce projet de loi. Nous sommes inondés de lettres s'opposant au projet de loi. A mon avis, c'est là l'un des documents législatifs les plus mal rédigés que j'ai vus depuis cinq ans et demi...

Le président: Monsieur McKenzie, je suis désolé...

M. McKenzie: M. McLeish pourrait-il nous dire si le gouvernement a l'intention d'apporter des modifications à ce projet de loi ou de le retirer afin d'en reprendre la rédaction, ceci pour mettre fin à cette situation insensée?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce n'est pas là ce dont nous discutons pour l'instant. Je crois que le président devrait décider si nous reviendrons après le vote poursuivre la réunion. Ces messieurs sont venus de Toronto et de Montréal et je crois qu'il serait peut-être juste... espérons que les cloches sonneront pendant 10 ou 15 minutes seulement... d'en finir avec le vote puis de revenir en Comité, ou encore d'ajourner tout de suite. Cela dépend entièrement de vous mais je crois qu'il est fortement possible que le vote soit terminé avant 21 heures. Cela nous donnerait au moins une heure ou une heure et demie pour discuter du projet de loi avec la Canadian Air Line Pilots Association.

M. Murta: Qu'on fasse cela, monsieur le président, ou qu'on les entende à la première heure demain matin. Je crois que nous avons une réunion à 11 heures, n'est-ce pas? S'ils étaient disposés à rester... il serait peut-être utile que quelqu'un aille demander pendant combien de temps on s'attend à ce que la cloche sonne car nous pourrions ainsi au moins entendre les témoins.

Le président: Oui, nous pourrions faire cela. Le greffier va téléphoner au whip du gouvernement pour demander pendant combien de temps la cloche sonnera et peut-être qu'entre temps pourrions-nous continuer d'écouter M. Keenan jusqu'à ce que nous obtenions une réponse du greffier. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Keenan: Monsieur le président, nous voudrions vous exposer ce soir des éléments relatifs à l'étude du nouvel article 8 de la Loi qui propose de modifier le règlement relatif aux enquêtes sur les accidents dans le domaine aéronautique. La CALPA est d'avis que tout le concept et l'organisation des

[Text]

of transportation accidents in Canada should be revised with a view to setting up an independent transport commission of inquiry, or a body by whatever label you may want to qualify, it, but the important thing we feel is that this body should be independent of any department or ministry.

We are personally interested in aviation, of course, but some of the proposals that have already been made have subsumed other areas of transportation under the proposals. This, we suggest, will require obvious further amendments to the legislation, and we will suggest at the end of our presentation that this will require separate legislation from the Aeronautics Act to deal specifically with such an independent body in a separate act.

Historically, CALPA has been making representations to this effect for some eight years now. During that time many abortive attempts have been made to introduce legislation that would provide for such an independent body. There have been a number of private members' bills. Eventually the concept of the legislation was accepted by the government in principle. Then it was placed on the Order Paper a number of times but unfortunately it just died there until August 4 last when the Ministry of Transport introduced a policy paper proposing to set up an independent transport commission of inquiry.

Mr. Chairman: Mr. Keenan, I will have to interrupt you again. I apologize for that. Unfortunately they request that the members to go to the House immediately, which might be a good indication that the vote could be taken fairly early.

Mr. Keenan: We can wait for you, Mr. Chairman.

The Chairman: If you would like to wait for us, we can adjourn the meeting. Then we will get word back to you if it is possible to continue within the next 15 or 20 minutes.

Mr. Keenan: Fine.

Mr. Murta: Mr. Chairman, may I make two points? First, if that legislation is the legislation we think it is, the next bill before the House will be the Air Canada legislation. There may be some members from the Committee staying in the House to speak on that particular piece of legislation. Perhaps the gentlemen could stay overnight, and obviously they will be staying overnight now. If they could appear tomorrow at 11 o'clock we would probably get a full committee and we could have a two-hour session. That would be better than having four or five members which we would probably have at nine o'clock.

• 2025

The Chairman: Mr. Murta has a good point. The Conservative critic mentioned that there are a few of his members that will speak on the Air Canada bill this evening and that will probably keep them away from the Committee.

Mr. Keenan: I can be here tomorrow morning at 11, and so can Captain Smith, but unfortunately, Mr. Maley who is an active pilot, is flying tomorrow.

[Translation]

enquêtes sur les accidents du transport au Canada devraient être révisés afin d'établir une commission d'enquête sur les transports qui soit indépendante ou un organisme quelconque, peu importe le nom qu'on lui donne, le facteur important étant à notre avis que cet organisme soit indépendant de tout ministère ou agence.

Évidemment, nous nous intéressons personnellement à l'aéronautique, mais certaines des propositions déjà présentées recouvrent d'autres domaines du transport. À notre avis, cela entraînera d'autres modifications évidentes à la loi et nous démontrerons à la fin de notre présentation qu'il faudra adopter une loi différente de la Loi sur l'aéronautique traitant spécifiquement d'un tel organisme indépendant.

Quand on regarde le passé, on voit que la CALPA réclame cela depuis 8 ans maintenant. Pendant cette période, plusieurs vaines tentatives ont été faites afin de présenter une loi qui créerait un tel organisme indépendant. Il y a eu un certain nombre de bills privés. Finalement, le gouvernement a accepté en principe l'idée d'une telle loi. Inscrite au feuilleton à plusieurs reprises, la loi ne fut malheureusement pas étudiée jusqu'au 4 août dernier alors que le ministère des Transports déposait un exposé de politiques proposant la création d'une commission d'enquête indépendante sur les transports.

Le président: Monsieur Keenan, je dois vous interrompre une fois de plus. Je m'en excuse. Malheureusement, les membres doivent se rendre immédiatement à la Chambre, ce qui pourrait bien indiquer que le vote aura lieu assez tôt.

M. Keenan: Nous pouvons vous attendre, monsieur le président.

Le président: Si vous désirez nous attendre, nous pouvons ajourner la réunion. Puis, nous vous ferons savoir s'il est possible de poursuivre d'ici 15 ou 20 minutes.

M. Keenan: C'est bien.

M. Murta: Monsieur le président, deux mots, si vous le permettez. D'abord, si la loi faisant l'objet du vote est bien celle que nous pensons, le prochain projet de loi présenté à la Chambre sera celui portant sur Air Canada. Certains membres du Comité resteront peut-être à la Chambre pour discuter de ce projet de loi. Ces messieurs accepteront peut-être de rester en ville jusqu'à demain, de toute façon, c'était probablement leur intention. S'il leur était possible de revenir demain matin à 11 heures, tous les membres du comité seront probablement présents et nous pourrions leur consacrer deux heures complètes. Cela vaudrait mieux que les quatre ou cinq personnes qui reviendraient à 21 heures.

Le président: M. Murta a parfaitement raison, le critique conservateur nous rappelle que plusieurs membres de son parti doivent prendre la parole ce soir en Chambre à propos du bill sur Air Canada; ils ne pourront donc probablement pas revenir au comité.

M. Keenan: Le capitaine Smith et moi-même pouvons revenir demain matin à 11 heures mais, malheureusement, M. Maley qui est pilote doit «voler» demain.

[Texte]

Mr. Kenneth A. Maley (President, Canadian Air Line Pilots Association): That is quite acceptable to me, Mr. Chairman. I will leave Mr. Keenan and Captain Smith . . .

Mr. McKenzie: Is this the 15-minute bell, Mr. Chairman?

The Chairman: No, it is not the 15-minute bell. They will wait until we get there, Mr. McKenzie.

Mr. Murta's point is well taken. That might be the best opportunity to have a complete committee.

Mr. Maley: I would appreciate that, Mr. Chairman. I thank Mr. Murta for his suggestion. We would like the opportunity to make the full presentation.

The Chairman: Well, we appreciate your co-operation, gentlemen. Thank you very much.

The Committee will sit tomorrow morning at 11 and the Committee will adjourn.

Clause 1 allowed to stand.

[Traduction]

M. Kenneth A. Maley (président de la Canadian Air Line Pilots Association): De toute façon, je suis tout à fait d'accord, monsieur le président, je laisserai à M. Keenan et au capitaine Smith . . .

M. McKenzie: C'est la sonnerie de 15 minutes, monsieur le président?

Le président: Non, la cloche doit sonner tant que nous ne serons pas tous là, monsieur McKenzie.

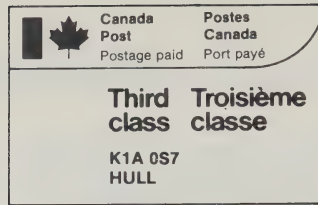
Quoi qu'il en soit, M. Murta a parfaitement raison, c'est la meilleure solution pour que tous les membres du comité soient présents.

M. Maley: Nous le comprenons bien, monsieur le président et nous remercions M. Murta d'avoir fait ces suggestions. Nous apprécierons la possibilité de faire un exposé complet.

Le président: Messieurs, merci de votre compréhension. Merci beaucoup.

Le comité se réunira demain matin à 11 heures. La séance est levée.

L'article 1 est réservé.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard du Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Mr. Kenneth A. Maley, President;
Captain P. H. J. Smith, Director of Safety;
Mr. John T. Keenan, Barrister and Solicitor.

De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes:

M. Kenneth A. Maley, président;
Le capitaine P. H. J. Smith, directeur de la sécurité;
M. John T. Keenan, avocat.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, January 31, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mardi 31 janvier 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

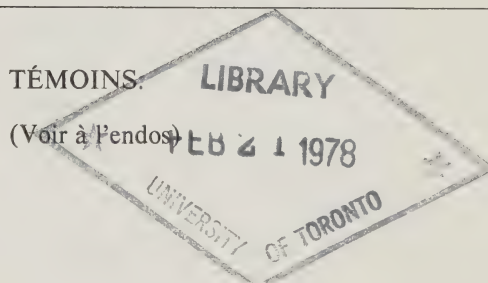
Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Allard	Daudlin
Benjamin	Douglas
Bussières	(Bruce-Grey)
Cadieu	Flynn
Condon	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Harquail	McCain
Lapointe	McKenzie
Loiselle	McRae
(Saint-Henri)	Murta
Mazankowski	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JANUARY 31, 1978

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski and McKenzie.

Other Member present: Mr. Ritchie.

Witnesses: From Canadian Air Line Pilots Association: Mr. John T. Keenan, Solicitor; *From Canadian Owners and Pilots Association:* Mr. Bill Peppler, Manager.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Keenan made an opening statement and answered questions.

Mr. Peppler made an opening statement and answered questions.

At 1:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 JANVIER 1978

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 10, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski et McKenzie.

Autre député présent: M. Ritchie.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes: M. John T. Keenan, avocat; *De l'Association canadienne des propriétaires d'avions et des pilotes:* M. Bill Peppler, directeur.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Keenan fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Peppler fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 13 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, January 31, 1978.

• 1109

[Text]

The Chairman: Order, please. Once again we have a quorum. We hope we will be more successful this morning than we were last evening to hear evidence.

We will continue consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1 . . .

The Chairman: I would ask that Captain Smith, Director of Safety, Canadian Airline Pilots Association, join me at the table, together with solicitor John Keenan.

Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Could you enlighten me as to when . . . By the way, I have no objection whatsoever, but unless I missed something in earlier proceedings I was unaware that the airline pilots were to appear as witnesses. Last Thursday night COPA was to appear and the Canadian Air Transportation Administration, was it? When did they . . .

• 1110

The Chairman: Last Thursday, because of the lengthy discussions we had with the other witnesses it was impossible to have COPA appear as witnesses and it was decided by the Committee that they would appear as witnesses last night, Monday night. Unfortunately it had been arranged that at the meeting on Monday night we would have CALPA with us, but . . .

Mr. Benjamin: Last night.

The Chairman: . . . we had some difficulties and COPA was not here, I believe, last night. They had asked if they could appear today, so we will continue with the airline CALPA people and then have the COPA representative come forward.

Mr. Benjamin: Was last night the first time we were aware that CALPA wanted to appear?

The Chairman: No, we have known that for about 10 days.

Mr. Benjamin: Were the Committee members circulated and told about that?

The Chairman: Yes, the regular notice was sent out and it was agreed at a previous meeting that they would appear because they could not appear last Thursday or this Thursday.

Mr. Benjamin: I was unaware last Thursday that the Canadian Air Line Pilots Association was one of the ones still to appear. I am sorry. I just wanted to check on it, that was all.

The Chairman: When we adjourned last night, Mr. Keenan was making a short presentation to the Committee members. Maybe you would like him to reiterate some of his comments to members of the Committee before we proceed with the questions and answers.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 31 janvier 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum et j'espère que nous aurons plus de temps qu'hier soir pour entendre des témoignages.

Nous allons reprendre l'examen du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Article 1

Le président: Je vais demander au capitaine Smith, directeur de la sécurité et représentant de l'Association canadienne des pilotes aériens, de venir s'asseoir à la table avec son conseiller juridique, John Keenan.

Monsieur Benjamin, vous voulez invoquer le Règlement?

M. Benjamin: Je n'ai aucune objection à formuler mais pourriez-vous me dire . . . je crains en effet d'avoir manqué quelque chose au cours des délibérations précédentes car je ne savais pas que l'Association canadienne des pilotes aériens devait comparaître devant ce comité. Jeudi dernier, dans la soirée, COPA devait comparaître avec l'administration canadienne des transports aériens. Quand . . .

Le président: Jeudi dernier, COPA n'a pas pu témoigner en raison de la longueur des discussions que nous avions eues avec les témoins précédents. Il avait été convenu que COPA comparaîtrait hier soir, donc lundi. Malheureusement, il était également prévu que CALPA comparaîtrait lundi soir . . .

M. Benjamin: Soit hier soir.

Le président: . . . et nous avons eu certaines difficultés, COPA n'était pas là. Cette association nous a donc demandé de comparaître aujourd'hui, et nous allons poursuivre nos discussions avec CALPA avant de demander aux représentants de COPA de venir s'asseoir à la table.

M. Benjamin: Était-ce hier soir que nous avons appris que CALPA voulait comparaître?

Le président: Non, nous le savions depuis une dizaine de jours.

M. Benjamin: En a-t-on informé les membres du Comité?

Le président: Oui, la convocation a été envoyée et nous étions convenus, lors d'une séance précédente, que cette association comparaîtrait aujourd'hui puisqu'elle ne pouvait pas comparaître jeudi dernier.

M. Benjamin: Je ne savais pas, jeudi dernier, que l'Association canadienne des pilotes aériens devait encore comparaître. Je suis désolé, je voulais simplement avoir une précision.

Le président: Lorsque nous avons levé la séance d'hier soir, M. Keenan était en train de faire un bref exposé aux membres du Comité. Je vais donc lui demander de résumer un peu ce qu'il nous a dit avant de passer aux questions.

[Texte]

Monsieur Lapointe, avez-vous une question?

M. Lapointe: Non.

The Chairman: Mr. Keenan.

Mr. John T. Keenan (Barrister and Solicitor, Canadian Air Line Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to apologize for Mr. Maley, the President of CALPA, who was here last night, but unfortunately had other commitments this morning and could not be here.

La présentation de la CALPA ce matin sera faite pour la plupart du temps en anglais. Cependant, si les membres du Comité ont des questions à poser, en français, nous serons très heureux d'y répondre en français également, monsieur le président.

Nous sommes particulièrement intéressés par l'article 5 du Bill C-4, article modifiant l'article 8 de la Loi sur l'aéronautique qui traite des commissions d'enquête au sujet des accidents et des incidents dans l'aviation.

We apologize for not having a written presentation, but we only found out some 10 days ago that this particular section would be considered in the scope of the Committee's hearings and this would be a proper opportunity for us to make our representations to this effect.

What we intend to do this morning, gentlemen, is to make some general representations regarding the organization of accident investigations in Canada and CALPA's proposals thereon, because we feel that this is relevant to your consideration of Clause 5 of Bill C-4.

CALPA feels that the entire concept and structure of the investigation of transportation accidents in Canada should be revised with a view to setting up an independent transport commission of inquiry. We, ourselves, are interested in the field of aviation, of course, but some of the proposals that have already been made in this respect subsume the entire field of transportation under the subject matter.

We feel that such a project would require not merely an amendment to the Aeronautics Act, but actually new legislation to bring about such an independent commission.

Historically CALPA has been making representations to this effect for more than eight years now. There has been a number of aborted attempts to set up such a commission of inquiry. Over the years there has been a number of private members' bills, three or four, I believe, that were presented to this effect. Finally two or three years ago, the concept was accepted by the government and was put on the Order Paper, but it always died there or did not come to fruition until August 4 last when a policy paper was issued by the Ministry of Transport on this particular subject, an independent transport commission of inquiry. We are very happy that the concept has been accepted but we have some general representations to make regarding the broad lines which such a board of inquiry should take. The gist of our representations are to the following effect:

That accident investigation inquiries should be removed from ministerial discretion. You will note that in Clause 5 of the bill before you this concept of ministerial discretion

[Traduction]

Mr. Lapointe, do you have a question?

Mr. Lapointe: No.

Le président: Monsieur Keenan.

M. John T. Keenan (Avocat de l'Association canadienne des pilotes aériens): Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord vous présenter les excuses de M. Maley, président de CALPA, qui était là hier soir mais qui, malheureusement, avait d'autres engagements ce matin.

Most of this presentation by CALPA will be made in English. Yes, if members of the committee have questions to ask in French, we will be happy to answer them in French, Mr. Chairman.

We are particularly interested in Clause V of Bill C-4, amending Section VIII of the Aeronautics Act, and which deals with inquiry commissions about aviation accidents and incidents.

Nous nous excusons de ne pas avoir préparé de mémoire écrit mais il n'y a que 10 jours que nous nous sommes rendus compte que cet article particulier s'inscrivait dans les délibérations de votre comité et que, par conséquent, nous avions là l'occasion de vous dire ce que nous pensions.

Nous nous proposons donc, ce matin, de vous parler de l'organisation des enquêtes en cas d'accident au Canada et de vous exposer les propositions de la CALPA, étant donné que cela s'inscrit parfaitement dans votre étude de l'article 5 du bill C-4.

Notre association estime que le concept et la structure des enquêtes menées en cas d'accident de transport au Canada devraient être remaniés dans le but de constituer une commission d'enquêtes indépendante. De notre côté, nous nous intéressons directement au domaine de l'aviation mais certaines des propositions qui ont déjà été faites à cet égard concernent l'ensemble des modes de transport.

Nous estimons qu'un tel projet nécessiterait non seulement un amendement à la Loi sur l'aéronautique, mais en fait la présentation d'un nouveau projet de loi destiné à créer une telle commission indépendante.

CALPA a fait de nombreuses démarches à cet effet depuis plus de 8 ans et un certain nombre de tentatives de création d'une telle commission d'enquêtes ont avorté. Par ailleurs, trois ou quatre bills privés ont été présentés dans ce but et, finalement, il y a 2 ou 3 ans, le concept a été accepté par le gouvernement et inscrit au feuillet; toutefois, il est resté lettre morte puisqu'il ne s'est concrétisé que le 4 août dernier, lorsqu'un document a été publié par le ministère des transports en vue de la création d'une commission d'enquête indépendante en matière de transport. Nous sommes heureux que ce concept ait enfin été reconnu mais nous avons certaines remarques à vous faire en ce qui concerne la structure et l'orientation générales de cette commission d'enquêtes. Nous vous soumettons les propositions suivantes:

Que cette commission d'enquêtes sur les accidents ne soit pas soumise à la discrétion ministérielle. Vous avez remarqué que l'article 5 du projet de loi maintient l'exercice de la

[Text]

regarding accident investigations is still maintained. We feel that it should be removed.

That the ad hoc nature of accident investigation inquiries, the ad hoc nature of calling public inquiries into very topical accidents, does not serve the government or the public or the aviation industry well, and that there should be a permanent and independent body established to carry out these functions along the lines that some other countries have such bodies, such as the National Transportation Safety Board in the United States. We see this as a board that would have its own jurisdiction, as opposed to delegated jurisdiction from the Ministry of Transport, to make inquiries, to make recommendations, to examine trends and standards in the aviation industry, and finally to act as an appeal tribunal in safety-related matters.

It is not the position of the Association that the Ministry of Transport has not done its job well in the past in this particular area, nor is it CALPA's position that there have actually been conflicts of interest which have had prejudicial effects on investigations. However, MOT functions can be and are involved in the causal factors that may lead to accidents studied in investigations, and we believe that it would be advantageous for everybody involved, including the Ministry, to have an independent board that can consider these factors so that not only will justice be done but it will also appear to be done.

Again, I emphasize that we are not criticizing the present structure, but we are seeking an improvement, a structural improvement, in the structure as it is now. Also we are not suggesting, Mr. Chairman, that all accident investigation functions be entirely eliminated from the Ministry of Transport. We have never so suggested. Certainly the Ministry may require these functions, these people, for other purposes. What we are looking for is a separate final authority, if you want, to make determinations of causal factors, and if necessary to make their own investigations when they so require.

The following are what we feel would be the essential elements of such a body:

First, that it must be truly independent, and operate under its own legislative jurisdiction and not with responsibilities delegated from another ministry or another department. It is unclear to us at present whether the current proposal released on August 4 last does give the commission such independence.

Secondly, it has been proposed by the government to restrict the jurisdiction or the authority of such a body to fatal accidents. We feel that this is a serious error, a serious flaw, in the proposal because from an accident prevention point of view the causal factors resulting in nonfatal accidents can be as important and as fully determinable as those in a fatal accident. It is often the second accident arising from the same cause that will be the fatal accident.

[Translation]

discretion ministérielle en ce qui concerne la tenue d'une enquête en cas d'accident. Nous estimons que ce pouvoir discrétionnaire devrait être supprimé.

Nous estimons également que le fait d'organiser des enquêtes publiques spéciales lors d'accidents très particuliers ne sert pas l'intérêt du gouvernement, pas plus qu'il ne sert celui du public ou de l'industrie de l'aéronautique, et qu'un organisme permanent et indépendant devrait être constitué afin d'assumer ces fonctions, comme c'est le cas dans d'autres pays comme les États-Unis, qui ont créé leur propre commission nationale sur la sécurité en matière de transport. Cette commission devrait avoir un mandat propre, et non pas se voir déléguer certains pouvoirs de la part du ministère des Transports; ce mandat devrait lui permettre de tenir des enquêtes, de faire des recommandations, d'examiner les tendances et les normes de l'industrie de l'aéronautique et, finalement, de servir de cour d'appel pour toutes les questions concernant la sécurité.

L'Association ne prétend pas pour autant que le ministère des Transports s'est mal acquitté de sa tâche dans le passé, pas plus que nous ne dénonçons l'existence de conflits d'intérêts qui auraient eu des effets néfastes sur ces enquêtes. Toutefois, les fonctions du ministère des Transports sont souvent étroitement liées aux facteurs qui ont pu causer les accidents faisant l'objet d'enquêtes et nous estimons qu'il serait bénéfique pour tout le monde, y compris pour le ministère, d'avoir une commission indépendante qui pourrait ainsi étudier ces facteurs de façon objective.

Je ne voudrais pas vous donner l'impression que CALPA critique la structure actuelle mais plutôt qu'elle essaie de proposer des recommandations destinées à l'améliorer. Nous ne suggérons pas, monsieur le président, que le ministère des Transports ne s'occupe plus du tout d'enquête sur les accidents en matière de transport. Nous n'avons jamais suggéré une chose pareille et le ministère voudra certainement maintenir ces services et les utiliser dans d'autres domaines. Nous voulons plus précisément qu'une commission distincte et indépendante puisse déterminer les causes d'un accident et, s'il y a lieu, faire sa propre enquête.

En ce qui concerne la structure de cette commission, nous aimerions vous faire les propositions suivantes:

Tout d'abord, cette commission devrait être tout à fait indépendante et être dotée de ses propres pouvoirs législatifs; en effet, elle ne devrait pas relever d'un autre ministère qui lui confierait alors des responsabilités. Nous ne sommes pas certains que le document publié le 4 août donne à la commission une telle indépendance.

Deuxièmement, le gouvernement a proposé de circonscrire les pouvoirs de cet organisme aux accidents mortels. Nous estimons que c'est une grave erreur car, ne serait-ce que sur le plan de la prévention des accidents, les causes entraînant des accidents non mortels peuvent être aussi importantes et aussi facilement identifiables que celles qui ont provoqué des accidents mortels. De plus, il arrive souvent que la répétition des mêmes causes entraîne des accidents mortels.

[Texte]

I am sure you gentlemen are all aware of the cargo door incident, first on the DC-10 over Windsor, and some year and a half later the second most serious fatal accident, of Turkish Airlines over Paris from a similar related cause. The first incident or accident was not a fatal accident. We feel that such incidents should come within the investigative jurisdiction of an independent body.

• 1120

Thirdly, Mr. Chairman, we feel that such a body should have the right to make or initiate inquiries into trends or systems or standards. We feel that this is very important, that such a board or commission should have the right to do this of its own initiative or when called upon by certain other bodies.

When I speak of trends or systems or standards I am talking about, for example, the operation of certain types of aircraft in cold weather. If it comes to the attention of such a board that there are cold-weather operating problems then they can initiate an inquiry into the operation of a certain type of airplane or type of engine. Another example would be where a number of incidents have come before the board or are related to the board dealing with landing aids in Northern Canada, an example that is quite topical these days.

As a penultimate proposal, Mr. Chairman, it would seem obvious to us that, as a result of the inquiries made by such a body, a commission should have the right and the mandate to make recommendations of a safety nature and not merely factual findings of a causal nature. Several, if not all, of the four or five ad hoc public inquiries that have taken place in recent years have come out with recommendations, some of which have been very important safety-related recommendations; for example, the introduction of cockpit voice-recorders and cockpit data-recorders was recommended by Challies Inquiry into the Sainte-Thérèse DC-8 some years ago.

It seems inconceivable to us, Mr. Chairman, that a body would not have the right to make such recommendations. However, it appears that the present proposal may not so contemplate the right to make recommendations, and we feel that this is essential to the creation of such a body.

Recommendations, Mr. Chairman, are just that. We do not mean that they should have the right to make self-implementing orders but at least to be able to put down on paper what they feel are proper modifications or proper steps to take to correct safety-related problems that have arisen.

Finally, Mr. Chairman, a problem that is close to the particular concerns of employees in the aviation industry is to give to such a body the right to act as an appeal tribunal in what we call licensing cases. These are cases involving medical qualifications of air crew, flight crew, and certain regulatory licensing cases involving the pilot's and airman's certificate and other certificates of air crew members.

[Traduction]

Vous êtes certainement tous au courant de cet incident mineur, provoqué par une défectuosité de la porte de l'appareil, qui s'est produit avec un DC-10 au-dessus de Windsor; 18 mois plus tard, un accident beaucoup plus grave et mortel, cette fois-ci, s'est produit avec un appareil de la compagnie turque au-dessus de Paris, et pour une cause semblable. Le premier incident n'était pas mortel mais nous estimons que ce type d'incident devrait relever de la juridiction de cet organisme indépendant.

Troisièmement, monsieur le président, nous estimons qu'un tel organisme devrait avoir le droit de faire des enquêtes au sujet des tendances, des systèmes et des normes de cette industrie. Il nous paraît en effet très important qu'une telle commission puisse avoir le droit de faire ce genre d'enquête de sa propre initiative ou lorsque d'autres organismes le lui demandent.

Par tendances, systèmes et normes j'entends, par exemple, le fonctionnement de certains types d'appareils par temps froid. Ainsi, si la commission apprend que certains appareils ont des problèmes de fonctionnement par temps froid, elle peut entamer une enquête en ce qui concerne le type de l'appareil ou le type de moteur utilisé. Cette commission pourrait également faire des enquêtes sur les aides à l'atterrissage dans le nord du Canada, sujet dont on parle souvent aujourd'hui.

Quatrièmement, il nous semble tout à fait évident que, à la suite de ses enquêtes, la commission ait le droit et le mandat de faire des recommandations et que son rôle ne soit pas limité à l'identification des causes. La majorité, sinon toutes, des 4 ou 5 enquêtes publiques spéciales qui ont été organisées au cours des années précédentes ont donné lieu à des recommandations dont certaines étaient très importantes en ce qui concerne la sécurité; par exemple, l'enquête Challies avait recommandé, il y a plusieurs années, l'utilisation de magnétophones dans la cabine de pilotage du DC-8 pour l'enregistrement des conversations et des données.

Il nous paraît inconcevable, monsieur le président, qu'un tel organisme n'ait pas le droit de faire ce genre de recommandations. Nous craignons toutefois que les propositions qui ont été faites récemment n'envisagent pas de permettre à la commission de faire ce genre de recommandations alors que cela nous semble tout à fait essentiel.

Nous ne voulons pas dire par là, monsieur le président, que cette commission devrait avoir le droit d'appliquer elle-même ses recommandations mais, tout au moins, qu'elle puisse proposer par écrit les modifications ou les mesures nécessaires à la résolution des problèmes qui se sont posés en matière de sécurité.

Pour terminer, monsieur le président, j'aimerais vous proposer de permettre à cet organisme de servir de cour d'appel en ce qui concerne les problèmes d'octroi de permis. Cette proposition permettrait de rassurer beaucoup d'employés de l'industrie de l'aéronautique car bon nombre de problèmes se posent en ce qui concerne les qualifications médicales des équipages ainsi que l'octroi des certificats aux pilotes.

[Text]

Right now, these matters are dealt with as a matter of ministerial discretion with no real organized avenue of appeal. There is always the possibility of some sort of a federal court action but this is not at all satisfactory. It is not a real avenue of appeal in such a case and it generally has not worked, and it is not available on a regular basis. Other countries provide a quasi-judicial avenue of appeal for someone who is denied a pilot's licence for a particular reason, be it medical or administrative or regulatory. Canada does not, at the present time, and we feel that such a body would be the ideal, proper and expert avenue of appeal in such cases.

Mr. Chairman, I hope we have not abused the patience of the Committee by going a little beyond the bounds of a strict consideration of Clause 5 of Bill C-4 but we felt that it was relevant since you are dealing presently with the only legislation, which is Section 8 of the Aeronautics Act, which deals with inquiries in aviation accidents, and that we wanted to sensitize the Committee, at least at the present time, to our views relating to legislation dealing with aviation accidents and inquiries into aviation accidents.

Nous sommes maintenant prêts à répondre à toutes les questions que les membres du Comité voudront bien nous poser, monsieur le président. Je vous remercie.

• 1125

The Chairman: Thank you, Mr. Keenan. That was most interesting.

We shall proceed with the questioning, and first on my list is Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Keenan, is it not now the automatic practice when there has been an aircraft accident . . . the bill says:

... that, in the opinion of the Minister, endangered the safety of persons . . .

Well, that would include only one person flying the plane. That is the way I interpret the clause in the bill. Is it not the case that when there is an aircraft accident there is an automatic investigation triggered by the Ministry of Transport? If that is so, what is wrong with that automatic investigation?

Mr. Keenan: Well, Mr. Chairman, Mr. Benjamin, there are people here from the Ministry of Transport who are probably in a far better position than I am to explain what the present set-up is. As I understand it, there is an investigation carried out by the Accident Investigation Branch, I believe, of the Ministry of Transport whenever an accident does occur. In certain cases, ad hoc public inquiries are called, but only in very major cases such as the Toronto DC-8. There was one finally called, I think, in the Panarctic accident recently. But otherwise, these investigations are not public investigations as such. Interested parties and persons do not, in the average accident investigation, have the right to come and make representations publicly on certain aspects which they feel may be relevant.

[Translation]

À l'heure actuelle, toutes ces questions sont réglées par discrétion ministérielle sans qu'il n'y ait vraiment de possibilité d'appel pour les intéressés. Certes, elles peuvent toujours s'adresser à un tribunal fédéral mais ce n'est pas du tout satisfaisant puisque que ce n'est pas une procédure disponible en permanence. D'autres pays se sont dotés de mécanismes d'appel quasi-juridiques auxquels peuvent s'adresser tous ceux qui se sont vus refuser un permis de pilotage pour une raison particulière, qu'elle soit médicale ou administrative. Le Canada ne dispose pas d'une telle structure et nous estimons que cette commission pourrait parfaitement servir de cour d'appel dans ces cas particuliers.

Monsieur le président, j'espère ne pas avoir abusé de la patience des membres du comité puisque j'ai dépassé un peu le cadre de l'article 5 du Bill C-4, mais nous avons cru bon de vous faire toutes ces propositions étant donné que vous étudiez actuellement l'article 8 de la Loi sur l'aéronautique, qui porte sur les enquêtes en cas d'accident d'avions. Nous voulions ainsi vous dire ce que nous pensions en ce qui concerne le projet de loi que vous étudiez actuellement.

Mr. Chairman, we are now ready to answer any question the members might wish to ask. Thank you.

Le président: Merci, monsieur Keenan. C'était très intéressant.

Passons maintenant aux questions; le premier sur la liste est M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Keenan si on ne fait pas déjà automatiquement, en cas d'accident aérien . . . Voici ce que dit le bill:

... qui, à son avis, a compromis la sécurité des personnes . . .

La seule personne en cause serait donc le pilote de l'avion. C'est là du moins mon interprétation de cet article. Or, chaque fois qu'il y a un accident d'avion, le ministère des Transports n'institue-t-il pas toujours automatiquement une enquête? Le cas échéant, que reprochez-vous à cette méthode?

M. Keenan: Eh bien, monsieur Benjamin, les fonctionnaires du ministère des Transports sont sans doute beaucoup mieux placés que moi pour vous expliquer l'organisation actuelle. D'après moi, c'est la division des enquêtes sur les accidents, au ministère des Transports, qui se charge de mener une enquête lorsqu'un accident se produit. Parfois, on lance des enquêtes spéciales publiques mais seulement dans le cas d'accidents assez graves comme l'écrasement du DC-8 à Toronto. Récemment, on a justement institué une telle enquête pour l'accident de la Panarctic. Sinon, les enquêtes ne se font pas vraiment en public. Les parties intéressées en général ont le droit de présenter publiquement des exposés sur certains aspects pertinents des accidents.

[Texte]

Also, more and more it is becoming recognized in the aviation industry that there is not just one causal factor to an accident. There are a number of factors including the manufacture of the airplane, certain systems on the airplane, what is called "interface" in the industry between man and machine, certain human factors including quite often the Ministry of Transport's own services, be they ATC, landing aids, airports, and so on. We feel that it would be easier to bring out all these causal factors—easier for the government, as a matter of fact—to be able to bring these matters forward and defend themselves, if need be, in front of an independent body.

Mr. Benjamin: Yes, well, I agree with what the witness has said, Mr. Chairman, but I do not know that we can make any changes in the bill, unless the government is prepared to do it, because this calls for the expenditure of money. But when you say a board that is "truly independent," I presume you mean by that it is a permanent board, it is always in place.

Mr. Keenan: That is right.

Mr. Benjamin: Then when you say "truly independent", have you any ideas on who should be appointed and by whom? Are they full-time appointees on full-time salary or are they just at the beck and call of some executive secretary? What do you envision here?

Mr. Keenan: We are perhaps getting into details here. The Canadian Air Line Pilots Association has set up a study team that has not concluded its studies in that particular respect. But the United States does have, and has had for many years, a National Transportation Safety Board that is under separate legislation. It is separate from the FAA in the United States and the other government departments. It has its own funding, its own staff. It has a permanent staff; there are permanent people on the board. We would envisage that this board would be separate from the Ministry of Transport in particular, and separate from other departments.

Mr. Benjamin: I appreciate that, but the United States might be a bad example. Do they not sometimes have two or three inquiries running with people stumbling over one another? Which would you rather see? If we were to have such a permanent inquiry board that is always in place, should they be appointed by the Minister or should the Minister ask the pilots, the aircraft manufacturers, the private pilots, MOT, to nominate people to the board?

Mr. Keenan: Those are two possibilities, Mr. Benjamin. We have not studied specifically the way people would be appointed. We would have seen at least the chairman perhaps to be a Privy Council or Cabinet appointment. The members, the staff, could be appointed afterward by the Chairman and the members of the board. We do not know now; we have not studied that. I think the present proposal calls for a one-man commission.

Mr. Benjamin: May I suggest that when you talk about "truly independent", you had better come forward with some specific ideas on what you mean by "truly independent"?

[Traduction]

De plus, l'industrie aéronautique reconnaît de plus en plus que les accidents ne sont jamais imputables à une seule cause. Les facteurs sont nombreux et il y a entre autres la fabrication de l'avion, certains appareils de bord, l'interaction homme-machine, de même que certains facteurs humains dont les services mêmes du ministère des Transports c'est-à-dire les contrôleurs, les aides à l'atterrissage, les aéroports, etc. Il serait beaucoup plus facile pour le gouvernement d'exposer toutes ces causes et de laisser les personnes impliquées se défendre devant un organisme indépendant, s'il y a lieu.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec le témoin mais je ne sais pas si nous pouvons apporter des modifications au projet de loi, à moins que le gouvernement ne soit d'accord, puisque cela entraînerait des dépenses supplémentaires. Lorsque vous dites «tout à fait indépendant», je suppose que vous songez à une commission permanente.

M. Keenan: En effet.

M. Benjamin: Et lorsque vous dites «tout à fait indépendant», avez-vous une idée des personnes qui devraient être nommées et par qui elles devraient l'être? S'agirait-il de commissaires à plein temps, recevant un traitement normal ou devraient-ils être à la disposition d'un secrétaire exécutif? Vous en êtes-vous fait une image?

M. Keenan: Voilà peut-être trop de détails. La CALPA a créé un groupe d'étude qui n'a pas encore présenté son rapport. Depuis plusieurs années déjà, il existe aux États-Unis une commission nationale sur la sécurité des transports, appelée (National Transportation Safety Board), qui est assujettie à une loi très distincte de la FAA et des autres départements américains. Cette commission a son propre budget et son propre personnel permanent. Nous aimerions que cette commission soit indépendante du ministère des Transports de même que des autres ministères.

M. Benjamin: Je comprends, mais peut-être les États-Unis nous offrent-ils un mauvais exemple. N'y a-t-il pas souvent deux ou trois enquêtes menées de front si bien que tout s'embrouille? Que préféreriez-vous, que les commissaires soient nommés par le ministre ou que le ministre demande aux pilotes, aux fabricants d'avions, aux pilotes privés et au ministère des Transports de nommer les commissaires?

M. Keenan: Voilà une idée intéressante. Nous n'avons pas étudié expressément la façon dont les commissaires seraient nommés. Peut-être qu'au moins le président devrait être nommé par le Conseil Privé ou le conseil des ministres. Quant au personnel, il pourrait ensuite être choisi par le président et les commissaires. Je ne peux toutefois vous répondre maintenant puisque nous n'avons pas étudié cette question. D'après la proposition actuelle, la commission serait composée d'un seul homme.

M. Benjamin: Lorsque vous dites alors «tout à fait indépendant», vous devriez nous expliquer beaucoup plus clairement ce que vous entendez par là.

[Text]

Mr. Keenan: Well, to be more specific, we envisage a Cabinet appointment of the actual members of the board.

• 1130

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Chairman, I agree with the thrust of pretty well all the points you have made. Again I would like to ask you, is it not automatic in every case, whether it is a MOT inquiry or a special inquiry, that they not only report causes but also make recommendations? Has that not always been automatic? Surely there have never been inquiries, whether by MOT or special inquiry, that did not make some recommendations to the Minister.

Mr. Keenan: It may well be that there have been inquiries which did not make recommendations internally within the MOT. The reason we brought that out specifically, Mr. Chairman, is that the proposal the government has put forward to set up such a commission seems to exclude that particular mandate of the commission. The commission will report on causal factors but will not make recommendations.

We feel that is a serious flaw. It is inconceivable to us why that particular right would be excluded from the commission. The commission may, in a particular case, not want to make any recommendations for their own reasons. They may feel that the case involves no new factors, or they have no new recommendations to make. They may have already made recommendations many times on that, or there may be no reasons to make recommendations at that particular time. That is fine. It would not have to make recommendations in every single case other than to determine causal factors, but in some cases they may come up with a serious problem where they would certainly feel they have to make a recommendation, and I think they should have the right to do this.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, then the witnesses would like Clause 5 of the bill amending Section 8(1) of the act to say: "The Minister shall", not "may", "establish a permanent board of inquiry"; and a further subsection perhaps, or subclause or subparagraph (iii), which says: "and may make recommendations to the Minister".

Mr. Keenan: Actually, Mr. Chairman, we would like to see that removed from the Aeronautics Act and put in special separate legislation.

Mr. Benjamin: Well, lots of luck.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Collette.

Mr. Collette: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the witness a couple of questions so as to expand upon his very excellent brief.

You will probably know that the government today is under increasing pressure to regain more control of agencies and boards and Crown corporations, and the kind of suggestion he appears to be making is that he wants Parliament to enact the setting up of another board that will be virtually independent

[Translation]

M. Keenan: Si vous voulez que je sois plus précis, je vous dirai que c'est le conseil des ministres qui devrait nommer les commissaires.

M. Benjamin: Très bien.

Monsieur le président, je suis d'accord quant à presque toutes les remarques que vous avez faites. J'aimerais maintenant vous demander à nouveau, lorsqu'il y a une enquête spéciale ou une enquête menée par le ministère, lorsqu'on présente les conclusions, ne présente-t-on pas automatiquement en plus des recommandations? On n'a jamais manqué de présenter des recommandations au ministre après une enquête.

M. Keenan: Il se pourrait fort bien que certaines enquêtes menées au sein du ministère des Transports n'aient jamais abouti à la présentation de recommandations. La raison pour laquelle nous en parlons c'est que le projet de loi du gouvernement visant à créer une telle commission ne fait pas du tout mention de ce mandat. La commission devra faire rapport des causes mais ne sera pas obligée de présenter des recommandations.

Nous croyons que c'est là une lacune impardonnable. Pour nous, il serait inconcevable que la commission n'ait pas ce droit. Il pourrait arriver dans certains cas que la commission préfère ne pas faire de recommandations, si par exemple une enquête ne faisait rien ressortir de nouveau. A ce moment-là, elle aurait sans doute déjà plusieurs fois présenté des recommandations sur le même sujet. La commission ne serait donc pas obligée de présenter à tout coup des recommandations, mais seulement de déterminer les causes des accidents. En revanche, si jamais un problème grave surgissait et que la commission se sentait obligée de présenter des recommandations, elle devrait pouvoir en avoir le droit.

M. Benjamin: Les témoins aimeraient donc que l'article 5 du bill, modifiant l'article 8(1) de la loi stipule que: «le ministre doit constituer une commission permanente» et non «peut». On pourrait ensuite ajouter un autre paragraphe ou un alinéa (iii) qui dirait: «et pour présenter des recommandations au ministre».

M. Keenan: En fait, monsieur le président, nous aimerions que cet article de la Loi sur l'aéronautique disparaisse et fasse plutôt l'objet d'une nouvelle loi distincte.

M. Benjamin: Je vous souhaite bonne chance.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Collette.

M. Collette: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser au témoin quelques questions qui font suite à son excellent exposé.

Vous savez sans doute qu'on presse de plus en plus le gouvernement de reprendre le contrôle des agences, commissions et sociétés de la Couronne; or, si je comprends bien la proposition du témoin, il aimerait que le Parlement crée une nouvelle commission qui serait presque totalement indépen-

[Texte]

from the elected representatives. Its members would probably be appointed by the Cabinet, and once the board was established it would have no recourse to Parliament—save the normal recourse, perhaps through the Minister in the estimates.

I would like to know, Mr. Chairman, how this board would fit into the present functions of the Canadian Transport Commission. In Bill C-33, which was proposed in the last session of Parliament, there was a general trend to strip away powers from the CTC. In communications, powers are being stripped away from the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission on the basis that these commissions and boards were becoming too removed from day-to-day accountability by elected representatives. I would like to know why the Canadian Air Line Pilots Association is proposing the setting up of another board. Could this function not be carried on quite adequately within the Canadian Transport Commission, the Air Transport Committee? You mentioned, for example, the need to oversee trends, systems and standards; I think those were the words that you used. Is there any particular reason why this could not be done under the present framework?

Mr. Keenan: The government, in its own policy paper, has already said that they want the board to be independent from other regulatory agencies in the various modes of transportation. We do not really see the functions of this particular type of body as being close to or similar at all to the functions that are presently exercised by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. We do not really see this body as having a policy function. I hate to use the term "quasi-judicial", because they will not really be making judicial decisions, but it will not be a regulatory body; it will be a fact-finding board, and it will not really develop or apply policy as such.

• 1135

Mr. Collette: Mr. Chairman, thank you very much for the answer. That was principally the only question I had. As I say, I do have a genuine reluctance to agree, as a member of Parliament, that we should be setting up even more boards or commissions, although the witnesses certainly have made a very good case for the setting up of a board, given the examples of the DC-10 crashes in Paris and the other one at Ste-Thérèse. Perhaps, Mr. Chairman, we should ask the Ministry to come back with comments on a specific proposal, because it seems to be quite reasonable. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collette.

Mr. Forrestall is next.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. The part dealt with by Mr. Keenan so ably in his professional capacity I think must automatically suggest to us that as a Committee we must pay attention to it. I know the comments and views are the result of a long association with the flying industry and, given his other learned background capacities and capabilities, I just reiterate that we should pay attention.

[Traduction]

dante des représentants élus. Ces membres seraient probablement nommés par le conseil des ministres et, une fois créée, la commission ne serait plus soumise à aucun contrôle du Parlement sinon au moment de la présentation du budget des dépenses.

J'aimerais savoir quelles seraient les fonctions de cette nouvelle commission par rapport à celles de la Commission canadienne des transports. Dans le Bill C-33, qu'on a présenté au cours de la dernière session, on essayait de supprimer certains des pouvoirs de la CCT. Dans le domaine des communications, on a retiré au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes certains de ses pouvoirs sous prétexte que les conseils et commissions échappaient de plus en plus au contrôle des députés. J'aimerais savoir pourquoi la CALPA propose la création d'une nouvelle commission. Le comité des Transports aériens de la Commission canadienne des Transports ne pourrait-il pas s'acquitter de ces fonctions? Vous avez parlé entre autres de la nécessité d'étudier les tendances, les systèmes et les normes. Je crois que ce sont là vos propres mots. Pourquoi la structure actuelle ne pourrait-elle pas s'en charger?

M. Keenan: Le gouvernement, dans son propre exposé des politiques, a précisé que la Commission devait être indépendante des autres organismes chargés de réglementer les divers modes de transport. D'après nous, les fonctions de ce nouvel organisme seraient loin d'être semblables à celles qu'exerce présentement le comité des Transports aériens de la CCT. Cet organisme ne serait pas chargé d'établir des politiques. Je n'aime pas l'expression quasi judiciaire parce qu'en fait les décisions prises par cette commission ne seraient pas de nature juridique mais je tiens à préciser que celle-ci s'occupera de recueillir les faits et non d'élaborer ou d'appliquer des politiques.

M. Collette: Monsieur le président, je vous remercie de votre réponse. C'était la seule question que j'avais à poser. Je le répète, à titre de député, j'ai beaucoup de mal à accepter la création d'une commission de plus, même si les témoins ont très bien présenté leur cause en donnant en exemple l'écrasement du DC-10 à Paris et celui de Ste-Thérèse. Nous devrions peut-être demander au ministère de nous dire ce qu'il pense de cette proposition puisqu'elle me semble tout à fait logique. Merci.

Le président: Merci, monsieur Collette.

C'est au tour de M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Le Comité doit certainement bien réfléchir à ce que nous a dit M. Keenan, étant donné son titre et la qualité de son exposé. Je sais que toutes ces remarques et opinions sont le fruit d'une longue association à l'industrie de l'aviation et comme il a en plus beaucoup d'autres connaissances et compétences, nous ne devons pas le prendre à la légère.

[Text]

The question of the establishment of an independent commission of course is the one that has been in the back of my mind for a number of years, and indeed I have put forward a suggested model, not that the model in itself is perfect but rather in the hopes that it would have stimulated in recent years a lot more discussion not only within the airline industry of course but within transportation generally. My proposal would direct itself to removing potential or real conflict of interest in all transport and transport-related accidents occurring under federal jurisdiction. Of course, as I see it, the conflict arises out of the difficulty, both apparent and real, when a regulatory body is given the responsibility and the obligation of investigating accidents which are caused or could well be caused in part or in whole as a result of the very regulations it lays down, and it is in that that I see the conflict of interest. And I think it is sufficiently serious that we, as a Committee, should perhaps give some serious consideration to extensive modifications to this particular section, Section 5.

I would like to ask the witness, if I could, Mr. Chairman, several questions, and I hope that I am not going too far afield. I do so simply because it is the first opportunity I have had at firsthand to test the validity of some of my own views with respect to it. And, when I pose these questions, I do so of course from a greatly expanded jurisdiction. I would include, of course, anything that moves within or under federal jurisdiction. There is no question but that it should be independent and that it should have its own statutory authority. But I would extend it, for example, Mr. Chairman, to gas, motor vehicle undertakings, oil pipelines, rail transport, air transport, water, pipeline transport, motor vehicle transport, Crown transport, which is a catchall phrase.

With respect to powers and duties and the question of the extent of the jurisdiction that you would extend, and I would ask you perhaps if you could not necessarily limit yourself to air. It is my feeling that such an independent commission should have full and primary jurisdiction to inquire into, hear, report upon and make recommendations with respect to any matter. When you commented on extending from the area of any accidents or incidents involving an aircraft, you suggested that it should be extended to cover not only fatal accidents but "incidents" as well. Could you expand on that, in the sense that there is a role for an agency such as this to play in the development of safety features?

• 1140

Mr. Keenan: We are looking for the right of such a body, since it will develop, no doubt, as time goes on, a great deal of expertise in that particular area. If it is investigating specific accidents, be they fatal or nonfatal, or specific incidents, it may, of its own, notice certain trends that are developing—if there is a series of accidents that are occurring in a particular area of a country under certain types of circumstances involving certain types of personnel, certain types of equipment. Or another body, perhaps, could petition it, be it a body within the aviation industry or an outside body, might send it reports and say, "We have noticed trends in accidents in that particular area." Or the Ministry of Transport could start a certain

[Translation]

Il y a déjà des années que la création d'une commission indépendante me trotte dans la tête et j'ai moi-même présenté un modèle qui n'était peut-être pas parfait mais qui au moins pouvait raviver les discussions non seulement sur l'industrie de l'aviation mais sur tous les modes de transports. La suggestion que j'ai faite visait à supprimer tout conflit d'intérêt réel ou possible dans le cas des accidents devant faire l'objet d'enquêtes fédérales. D'après moi, il y a possibilité de conflit lorsqu'un organisme de réglementation a le mandat obligatoire de faire enquête sur des accidents causés en tout ou en partie par les règlements mêmes de cet organisme. Voilà où il y a risque de conflit d'intérêts. La question est suffisamment grave pour que le Comité songe sérieusement à apporter des modifications radicales à l'article 5.

J'aimerais maintenant poser au témoin plusieurs questions qui, je l'espère, ne seront pas hors sujet. C'est la première fois que j'ai l'occasion de vérifier moi-même la justesse de certaines de mes opinions. En posant ces questions, je me place dans un domaine de compétence nettement élargi puisque je regroupe toutes les formes de transports relevant du gouvernement fédéral. Chaque organisme devrait être indépendant et posséder son propre pouvoir statutaire. Il devrait en être ainsi pour le gaz, les véhicules automobiles, les oléoducs, le transport ferroviaire, le transport aérien, l'eau, le transport par pipe-line, le transport par véhicules automobiles, bref, les transports relevant de la Couronne.

Quant aux fonctions et responsabilités de l'organisme, elles ne devraient pas se limiter à l'aviation. J'ai l'impression qu'une telle commission indépendante devrait avoir un mandat complet lui permettant de faire enquête, de tenir des audiences, de faire rapport et de présenter des recommandations. Vous avez suggéré d'étendre son mandat aux sinistres impliquant un aéronef, en plus des accidents. Pourriez-vous nous donner plus de détails en nous disant par exemple si un tel organisme pourrait participer à l'élaboration de nouvelles mesures de sécurité?

M. Keenan: Cela devrait faire partie du mandat puisqu'il est évident qu'un tel organisme amasserait de précieuses connaissances dans le domaine. En faisant enquête sur certains accidents, qu'il y ait eu des morts ou non, ou encore sur certains incidents précis, la Commission pourra certes remarquer certaines particularités, par exemple s'il se produit toute une série d'accidents dans une région donnée, dans certaines circonstances précises, c'est-à-dire avec un personnel ou un équipement particulier. Ou encore un autre organisme, au sein de l'industrie de l'aviation ou de l'extérieur, pourrait envoyer une pétition lui demandant qu'on fasse enquête en raison de la fréquence des accidents dans certaines régions, par exemple.

[Texte]

investigation, through its own agencies already could have noticed that there are problems in certain areas.

We feel that it would be advantageous then if the independent commission could carry out an investigation, perhaps call evidentiary hearings into certain standards. Perhaps there are certain regulations, certain standards, that are not adequate at the present time to cover a particular situation. Perhaps the standards dealing with landing aids at certain smaller airports are not adequate at that particular time. Hearings could be called, interested parties could be called upon to make representations publicly and openly before this commission and the commission would then be able to make general recommendations, and it would not require a specific accident and would not be limited to one specific incident or accident.

Mr. Forrestall: It is an investigative work as well, then, as the other jurisdiction.

Where this independent body would assume jurisdiction with respect to investigation, should that jurisdiction be exclusive? In other words, I am suggesting that there should be a primary right to determine whether an independent body should make an investigation or whether the existing circumstances are such that it need not conduct an investigation. But where it does elect, should that be exclusive?

Mr. Keenan: I do not think the Association as such has a position on that. It is a difficult enough question. I guess the pilots would respond to that that a basic principle in the aviation industry is that of redundancy in fail-safe. They would probably see no need to exclude other investigations that may be going on from other areas of expertise, as far as the purely investigative aspects are concerned, because some of the people who may be carrying out other investigations in that area may then have relevant things to say to the commission itself if the commission does hold evidentiary hearings on that aspect of it. However, when you come to the official determination of causal factors, then there probably its jurisdiction should be exclusive.

Mr. Forrestall: It should be exclusive and perhaps should be... Is this a fair comment, that you are suggesting that perhaps, in the area of public interest, where the commission determined that although the probable cause was apparent and was not unknown and there might not be anything new to be added but on the other hand the public interest might be directly affected, such a commission should have a legislated responsibility to conduct hearings "in the public interest"?

• 1145

Mr. Keenan: Yes, that is correct. The hearings and the jurisdiction, to make determinations, should probably be exclusive to the commission once they take jurisdiction in an accident, but of the purely investigative function, the fact gathering function probably we do not see any reason to have a definite stand.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I have another moment, I have a number of questions. I am not jumping around because I think finally they all fit together somewhere.

[Traduction]

Ou encore, le ministre des Transports pourrait lancer une enquête d'après les problèmes particuliers remarqués dans certaines régions par ses propres agences.

Il serait plus avantageux que ce soit la Commission indépendante qui mène les enquêtes de ce genre; elle pourrait même tenir des audiences au sujet de certaines normes. Peut-être certains règlements ou certaines normes ne correspondent-ils pas à la situation actuelle. Peut-être encore que les normes régissant les aides à l'atterrissage, dans les aéroports moins importants, ne sont pas assez strictes. On pourrait alors tenir des audiences où les parties intéressées pourraient témoigner publiquement, après quoi la Commission présenterait des recommandations générales. Ainsi, on n'attendrait pas qu'un accident ou un simple incident se produise avant d'agir.

M. Forrestall: La Commission aurait donc en plus la fonction d'enquêter.

Si jamais cette commission indépendante devait obtenir le mandat d'enquêter, devrait-on limiter son domaine de compétence? Autrement dit, on devrait se réserver le droit de décider s'il est nécessaire ou non qu'un organisme indépendant mène une enquête et ce, d'après les circonstances. Si on décidait qu'il doit y avoir enquête, devrait-on limiter le mandat de l'organisme?

M. Keenan: Je ne crois pas que l'Association ait pris position là-dessus. La question est assez complexe. Les pilotes vous répondraient sans doute qu'un principe fondamental en aviation c'est le double emploi des précautions. Ce n'est pas parce que certains secteurs sont en train de mener une enquête sur un sujet donné que les autres doivent s'en désintéresser. Au contraire, les constatation et conclusions de certaines enquêtes pourraient servir à celles que mènerait la Commission, et vice versa. Toutefois, pour ce qui est de l'enquête officielle pour déterminer les causes d'un accident, le domaine de compétence doit être limité.

M. Forrestall: Peut-être devrait-il... Pour ce qui est de l'intérêt public, vous suggérez que suite à un accident, même si les causes probables sont connues et qu'on ne trouve rien de nouveau, vous croyez qu'une commission devrait avoir le pouvoir de tenir des audiences «dans l'intérêt public». Est-ce bien cela?

M. Keenan: Dès lors que la Commission est déclarée compétente dans un accident, elle devrait avoir l'exclusivité des audiences précédant la décision: mais en ce qui concerne les enquêtes à proprement parler, une position aussi catégorique n'est pas de mise.

M. Forrestall: Monsieur le président, s'il me reste encore quelques instants, j'aimerais poser plusieurs questions qui toutes se rapportent à notre sujet.

[Text]

Another area that has concerned me with respect to my own suggestions in this area has to do with the right of a private person in an investigation into such circumstances to make a public defence, not only the right but as well the opportunity. I have indicated in Section 15 in my suggestions that where an issue arises during an investigation with respect to the conduct or judgment of any person the commission, and this is an independent commission, shall notify such person thereof and shall provide him opportunity to make answer thereto by himself or his counsel, either orally or in writing. Where such person is deceased or for other reasons cannot make his answer, the commission may appoint a person to represent him to answer for him.

I think you will understand the difficulty of an independent commission in making a report as long as it is in the hands of a regulatory agency; it is not easy. It would be a lot easier I would think for legal counsel to protect the rights of individuals. On the other hand I am asking you if on balance you would not feel that in the long term the right of the public and in particular any affected person might not be better protected if he had this right to appear or to have counsel appear for him.

Mr. Keenan: I would think any such independent commission should contemplate and have specific provisions in the legislation in two respects: first, to protect the party and party rights of interested parties and people who may be involved in the investigation of the accidents and second, also to protect the confidentiality of certain tools of accident investigation such as caustic voice recorders, parameter recorders and certain statements that exist for the purpose of accident prevention and as far as we know for no other purpose.

Mr. Forrestall: Tool of investigation?

Mr. Keenan: That is right.

Mr. Forrestall: May I go down on the second round?

The Chairman: Yes. Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Douglas.

Mr. Douglas: First, I want to as some of my colleagues have congratulate CALPA on their very excellent presentation this morning, and as Mr. Forrestall has just said—I certainly agree with him—that due to the points raised by the witnesses both we in the Committee and certainly the officials of the ministry I think must take cognizance of the fact that the presentation put forward has pointed up some very serious flaws in our present system. I would like to ask the witnesses a couple of questions.

The NTSB in the United States works pretty well along the lines that you have suggested, can we get a little more information on just how it works?

I think one of the important factors is the fact that we must have some system of reporting incidents whether they be real or whatever they may be by pilots or by anyone in the business and of reporting them without prejudice. I think at the present time one of the problems that is faced by pilots and by the industry is that if they make a report of an incident it is made

[Translation]

Ainsi, je m'intéresse au droit et à la possibilité offerte aux particuliers de se défendre lors d'une enquête de ce genre. J'ai expliqué notamment dans le paragraphe 15 de mes suggestions que lorsqu'au cours d'une enquête, un problème se pose relativement à la conduite ou à l'opinion d'une personne impliquée, la Commission doit notifier la personne en question et lui permettre de répondre, personnellement ou par l'intermédiaire de son avocat, soit verbalement, soit par écrit. Lorsque la personne en question est décédée ou pour une raison quelconque est dans l'impossibilité de présenter son cas, la commission peut nommer une tierce personne pour représenter l'intéressé.

Il est en effet difficile pour une commission indépendante d'établir un rapport dès lors qu'elle dépend d'une agence chargée de la réglementation. Les droits des particuliers seraient mieux protégés par des avocats. Ne pensez-vous pas que, dans l'ensemble, le droit des citoyens et des personnes intéressées en particulier seraient mieux protégés si ces dernières avaient le droit de comparaître ou de se faire représenter par un avocat?

Mr. Keenan: Toute commission indépendante devrait prévoir deux dispositions dans la loi qui la régit, notamment une disposition visant à protéger les droits des parties intéressées et de toute personne susceptible d'être impliquée dans les enquêtes relatives aux accidents et deuxièmement une disposition visant à protéger le caractère confidentiel des moyens matériels de l'enquête, tels les enregistrements de conversations, les enregistrements de paramètres, les différentes déclarations qui, en principe, doivent toutes servir à la répression des accidents.

M. Forrestall: Vous dites bien moyens matériels de l'enquête.

M. Keenan: Oui.

M. Forrestall: Vous pouvez m'inscrire pour le deuxième tour.

Le président: Très bien. Je vous remercie monsieur Forrestall. La parole est à M. Douglas.

M. Douglas: Je tiens à me joindre à mes collègues qui ont félicité CALPA de l'excellente qualité de son mémoire. Je suis tout à fait d'accord avec M. Forrestall pour dire que les questions soulevées par les témoins font clairement ressortir l'existence de lacunes graves dans le système en vigueur. J'ai deux questions à poser au témoin.

J'aimerais notamment avoir plus de détails concernant le mode de fonctionnement du NTSB aux États-Unis.

Il est essentiel de rendre compte aussi objectivement que possible de n'importe quel incident impliquant des pilotes ou tout autre membre du personnel. Les pilotes et l'industrie aéronautique en général se plaignent justement que les comptes rendus d'accidents sont loin d'être objectifs à l'heure actuelle. Les pilotes risquent en effet de perdre leur licence ou

[Texte]

with prejudice. They themselves could possibly lose their licence or possibly come under some serious restriction from the MOT because of their report. I would like to have your thoughts on how we can get around this because if this is continued the reports are just not going to be forthcoming and it would seriously affect the work of such a committee. Perhaps we could start with those and go on from there.

• 1150

Mr. Keenan: Mr. Chairman, with respect to the NTSB, we are not suggesting any kind of slavish copying of the U.S. model. There were some problems when the NTSB was first set up. Some errors were committed that would take too long—I do not know the whole history of NTSB. It would probably take too long if I did, to go into them.

We are suggesting that Canada set up its own commission in accordance with the parameters that Canadians feel would serve them best under the present circumstances. There happens to be such a commission south of the border. Beyond that, we certainly should look at it but not slavishly copy it.

As to incident reporting, there is no doubt that we require in this country some form of no-fault incident reporting. This may be straying a little beyond, but not too much, the field of accident investigation. No doubt incidents would lead to accidents eventually, and for this reason pilots and other people involved in the aviation industry are often afraid to report, to whatever regulatory agency exists now, certain problems and incidents that have occurred because their jobs or their licences could be on the line.

In this respect a number of countries have already set up fault-free accident reporting where the individual is protected. Quite often that is done by using a totally independent existing agency as the agency to which these people report so that they can get the names, so that there can be a follow-through and questions asked, and so that you have the actual facts on the incident and you can detect trends and problems that way. In the United States NASA is the agency. It is not involved in any other way in the regulation of the aviation industry as such. So they report to NASA.

In Canada suggestions have been made that the reports be made to DCIEM, which stands for—I am not sure. It is some defence . . .

The Chairman: Mr. McLeish, you will have to come up to the table if you have a comment you would like to make.

Mr. Keenan: I am not sure what the initials stand for, Mr. Chairman. The suggestion has been made that the reports might be made through that agency because it is respected by all parties involved. It is in existence and it is independent.

Mr. Douglas: That is the defence medical police. Is it not?

Mr. Keenan: Yes.

Mr. Douglas: You mentioned the parameters. What parameters would CALPA suggest to be used by this independent commission?

Mr. Keenan: The independent commission of inquiry?

[Traduction]

d'être frappés d'une autre sanction grave. Si rien ne change, on obtiendra tout simplement pas les comptes rendus nécessaires, ce qui ne manquera pas de nuire très sérieusement au travail du comité. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Après quoi je passerai à d'autres questions.

M. Keenan: Monsieur le président, en ce qui concerne le N.T.S.B., il n'est pas question de copier purement et simplement le modèle américain. D'ailleurs l'institution américaine a connu elle aussi des difficultés à ses débuts, difficultés sur lesquelles il est inutile de s'appesantir ici.

Le Canada devrait mettre sur pied une commission selon des modalités qui répondront au mieux à nos besoins. Nous pouvons, bien entendu, étudier ce qui se fait dans ce domaine chez nos voisins du Sud, sans pour autant copier servilement ce qu'ils ont fait.

En ce qui concerne les procès-verbaux d'incidents, nous devrions certainement mettre au point un système qui n'impute pas la faute à telle ou telle personne. Je ne pense pas d'ailleurs que cela nous écarte de notre sujet. Vu que les incidents risquent éventuellement de provoquer des accidents, les pilotes et autres employés de l'aviation hésitent souvent à faire connaître ce genre de difficultés aux agences chargées de la réglementation, de crainte de perdre leur emploi.

C'est pourquoi certains pays ont déjà élaboré un système de comptes rendus d'accidents assurant la protection des intérêts. Cela se fait notamment en soumettant ces rapports à une agence indépendante existant déjà, cette agence se chargeant d'obtenir les noms et les différents renseignements afférents à l'incident, de façon à pouvoir éventuellement extrapoler des tendances. Aux États-Unis, c'est à la NASA que ces rapports sont soumis, alors que cette dernière ne joue aucun rôle dans la réglementation de l'aviation civile.

Au Canada il a été question de soumettre les rapports au D.C.I.E.M., sigle dont j'ignore le sens.

Le président: Monsieur McLeish, je vous prie de bien vouloir vous approcher du micro.

M. Keenan: Je ne sais pas au juste ce que ce sigle représente, monsieur le président. Il a été question de soumettre les rapports à cette institution, laquelle est respectée par toutes les parties intéressées.

M. Douglas: Il s'agit bien des médecins de la Défense nationale, n'est-ce pas?

M. Keenan: Oui.

M. Douglas: Quelles conditions paramètres cette commission indépendante devrait-elle remplir, à votre avis?

M. Keenan: La Commission indépendante d'enquête?

[Text]

Mr. Douglas: Yes.

Mr. Keenan: Mr. Chairman, I think I have gone into five main parameters that they would use: its independence; its right to investigate not only fatal accidents but all aviation related accidents and incidents; the fact that it should also be able to initiate inquiries or carry out inquiries as to trends and systems and standards; and finally that it act as an appeal body in certification or licensing cases. These are the general parameters that we see as essential in our own view for such a body.

Mr. Douglas: This brings up, of course, another question to my mind. Would these recommendations made by the commission then be appealable to anyone?

Mr. Keenan: No, we did not contemplate that as recommendations they would be appealable. I think they would stand on their own merit. Then as the commission gained in expertise and recognition in the country, so would their recommendations. They would not be self-implementing. It would still be up to whatever agency had the authority to make orders and regulations and laws in this respect, but I guess if they made strong recommendations and good recommendations over the years it would get more and more difficult to ignore such recommendations.

Mr. Douglas: I think one of the most important concepts, of course, before this would work—I can see why you would suggest that it be put in a separate bill because within the parameters of Clause 5 I do not think there is the width and breadth that would allow us to do such a thing. To me the most important aspect of that would be the no-fault reporting because without it I do not think the thing could be or would be as successful as it might be.

It would appear to me that perhaps one of the suggestions you make would be a change in Clause 5 in that part that says:

that, in the opinion of the Minister, endangered the safety of persons;

That would be taken out, and it would be a *fait accompli* whether it was in anyone's opinion as long as it was an incident.

Mr. Keenan: We feel that there should be totally separate legislation outside of the Aeronautics Act, a separate act that would deal with the setting up and the jurisdiction of such an independent commission.

• 1155

Mr. Douglas: With respect to the “no-fault”, can you give the committee any indication of the number of incidents that may occur at the present time that are perhaps not reported because of that prejudice clause or the prejudice that is put on a person for reporting an incident, whether it be loss of separation or anything under the Aeronautics Act?

Mr. Keenan: Well, obviously, it is pretty difficult to have statistics on areas where there are no reports. But in this particular field, Mr. Chairman, although I am not really an expert on that, I am told by people from CALPA that the vast majority of problems are not reported in certain cases, that certain studies that have been made dealing with control in one

[Translation]

M. Douglas: Oui.

M. Keenan: Il y en a cinq essentiellement: l'indépendance de la Commission, son droit d'enquêter non seulement sur les accidents mortels, mais généralement sur tous les accidents et incidents d'aviation; la Commission devrait être habilitée à faire une enquête relative aux tendances, aux systèmes et aux normes et enfin elle devrait agir comme une cour d'appel dans les affaires de certification et de permis. Voilà, à notre avis, les conditions essentielles qui devraient régir pareille Commission.

M. Douglas: Y aurait-il moyen d'interjeter appel des recommandations faites par cette commission devant une autre instance?

M. Keenan: Nous n'avons pas envisagé une procédure d'appel, ces recommandations étant jugées selon leur valeur intrinsèque. L'adhésion à ces recommandations dépendrait en dernière analyse de la compétence de la Commission et de l'estime qu'elle saurait inspirer. De toute façon, ces recommandations ne seraient pas automatiquement appliquées, la décision appartenant en définitive à l'agence de réglementation; mais si, avec le temps, ces recommandations venaient à être généralement admises, il serait difficile de ne pas en tenir compte.

M. Douglas: Vous avez raison de proposer que cela fasse l'objet d'un bill distinct, car l'article 5 du présent bill ne nous permet pas d'aborder pareil problème. L'essentiel, à mon avis, est de pouvoir faire des comptes rendus d'incidents n'imputant pas la faute à telle ou telle personne, faute de quoi ce système serait gravement affaibli.

Vous proposez de supprimer à l'article 5, le passage qui dit:

qui, de l'avis du ministre, a compromis la sécurité des personnes,

Seul compterait donc la matérialité de l'incident.

M. Keenan: A notre avis, une loi tout à fait distincte du bill, distincte de la Loi sur l'aéronautique devrait être élaborée pour régir une commission indépendante de ce genre.

M. Douglas: Combien y aurait-il, à votre avis, d'incidents ne faisant pas l'objet d'un compte rendu, des intéressés craignant des préjudices qu'ils pourraient subir aux termes des dispositions de la Loi sur l'aéronautique?

M. Keenan: Il n'y a pas moyen d'avoir des chiffres précis sur le nombre de comptes rendus qui ne sont pas établis. D'après les gens de CALPA, la majorité des incidents n'apparaissent pas dans les rapports; d'après une étude effectuée dans une région du pays, on a créé un nombre important d'incidents

[Texte]

particular area of the country indicated that there could have been literally hundreds of incidents that had occurred because there was a problem there and none of them had been reported, that there had been no reports at all.

Mr. Douglas: Because of the prejudice, primarily.

Mr. Keenan: That is probably one of the main reasons.

Mr. Douglas: Thank you. I see you winking and looking in my direction, Mr. Chairman, but in closing I think I, as a member of this committee, at least recognize the professionalism of the Canadian Air Line Pilots Association and, to me, a recommendation from the professionals that do take part in our air service must be recognized by this committee and must be acted upon.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have just a couple of questions, Mr. Chairman. Mr. Keenan, you have certainly presented a very well documented submission here this morning, I think it has generated a tremendous amount of support and, to echo the sentiments of the previous speaker, I think you do it with a sense of professionalism which I think we all appreciate. But, in getting back to Clause 5, really the change being intended here is very minimal. It merely sets out to change the word "investigate" to "enquire". From your experience, sir, could you explain to the committee what, in your view, the impact of the change of that wording would have in the implementation of this particular section?

Mr. Keenan: In our view, we see the change that is being proposed now as editorial, as a matter of fact, and we felt that this was the proper time to come first before the committee. We hope that eventually there will be new legislation drafted with respect to such a commission that will be coming before the committee and then we will make more detailed clause-by-clause recommendations on such legislation.

Mr. Mazankowski: You do not see the change of the wording as strengthening that particular section of the Aeronautics Act? Is that correct?

Mr. Keenan: We have no opinion regarding the change in the wording in that particular respect.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Keenan: We feel that this committee hopefully will be called upon again to deal with the subject on a far broader scope but, since you are dealing with the subject now in a very minor scope, we wanted to sensitize you to the greater problems because, hopefully, you will be called upon again to reconsider the question of accident investigation under a new act.

Mr. Mazankowski: Well, would you suggest then to the members of the committee that we accept this change that is being proposed and try to petition the government and the powers that be to implement a piece of legislation along the lines that you have suggested?

Mr. Keenan: As far as the present change that is proposed in Article 8 of the Act is concerned, we have no opinion regarding that particular change but we do ask the committee

[Traduction]

ayant vraisemblablement résulté d'une difficulté, et il n'y a eu aucun compte rendu à ce sujet.

M. Douglas: Est-ce à cause du risque de préjudice?

M. Keenan: C'est probablement la raison essentielle.

M. Douglas: Je vous remercie. Je vois que vous me faites des signes, monsieur le président. Pour terminer, je rends hommage au sérieux de l'Association canadienne des pilotes de l'air, et nous devrions à mon avis tenir compte des recommandations des professionnels de l'aéronautique.

Le président: Je vous remercie, monsieur Douglas. Monsieur Mazankowski.

Mazankowski: J'ai deux questions à poser, monsieur le président. Je tiens, moi aussi, monsieur Keenan, à vous féliciter de votre excellent exposé, grâce auquel vous avez réussi à convaincre bon nombre des membres du Comité. Pour en revenir à l'article 5 du bill, la modification proposée est tout à fait mineure, remplaçant notamment le mot «investigate» par le mot «enquire». Quelles seraient les répercussions de ce changement sur la mise en œuvre de l'article en question?

M. Keenan: Cette modification n'est qu'une modification de forme, à notre avis. Nous espérons qu'éventuellement un nouveau projet de loi sera élaboré relativement à la création de pareilles commissions; en pareil cas, nous vous présenterions de nouvelles recommandations lors de l'étude article par article du bill.

M. Mazankowski: Donc, cette modification n'aurait pas pour effet de renforcer cet article de loi sur l'aéronautique?

M. Keenan: Je n'ai pas d'avis à exprimer concernant ce changement de mots.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Keenan: Nous espérons que le Comité sera appelé un jour à aborder ce problème d'une manière globale, mais vu le cadre étroit qui vous est imposé actuellement, nous avons simplement tenu à vous signaler certains problèmes plus importants, dans l'espoir que vous serez appelés éventuellement à étudier le problème des enquêtes sur les accidents dans le cadre d'une nouvelle loi.

M. Mazankowski: Vous voudriez donc que le Comité accepte cette modification et qu'il fasse pression sur le gouvernement pour élaborer une nouvelle loi selon les grandes lignes que vous avez évoquées?

M. Keenan: Nous n'avons pas d'avis à exprimer en ce qui concerne la modification proposée à l'article 8 du bill. Par contre, nous vous demandons de bien vouloir insister auprès du

[Text]

to petition the government to introduce new legislation regarding accident investigation.

Mr. Mazankowski: My second question, Mr. Chairman, arises from the mandate that you had outlined would be given to this independent board with respect to the recommendations of safety procedures, etc., from enquiries. I am wondering, using a specific example, Mr. Chairman, how would it mesh with the current situation that has developed, for example, in Northern Ontario, where the Carswell-Slaughter Report in effect is a rather damning indictment of enforcement and procedures with respect to air regulations. There still seems to be even at this time, notwithstanding the fact that it has been a rather thorough investigation, some cloud and some grey area in terms of how the air regulations are being enforced and administered. There is talk of political embarrassment in terms of enforcement of the regulations. There is talk of weighing the question of civil liberties vis-à-vis the primacy of air safety, and all these things. I am just wondering, would a board such as you are recommending serve any useful purpose in trying to sort this issue out and clarify it in such a manner that all would understand and be more fully clear on the whole question of enforcement and the whole question of the standard of safety that has to be met?

• 1200

Mr. Keenan: I think, Mr. Chairman, one of the main functions of such a commission would be to relieve the pressures that exist now because of the potential conflicts in administration of regulations and in investigations that you have at the present time; and that a commission like that could act, on its own initiative, or on the initiative or at the request perhaps of Parliament or perhaps of the Ministry of Transport itself, or upon petition if they so decide of another group—perhaps a provincial government might request it to carry out an investigation, and it would have the discretion to do so or not. Then all parties involved, including the Ministry of Transport and including other interested groups, could proceed and make their representations at open, evidentiary hearings, if the commission so decided to hold them in such a respect, and I think the general pressure and politization that is possible in such areas would be removed.

Mr. Mazankowski: What kind of a mechanism would you see, sir, that would serve to trigger this kind of activity? You mentioned perhaps a provincial government. You mentioned the federal government. Would you go beyond that in terms of providing a mechanism which would trigger the board to investigate and to become involved in the action?

Mr. Keenan: That is a very good and a very detailed question, Mr. Chairman. Perhaps our own studies—I must apologize for that—have not gone far enough yet to give detailed recommendations on all aspects of it. Offhand, I do not think that you would want to tie it up too much so that it would be too easy for everybody to trigger the mechanism automatically, sending the commission into an inquiry. I would think in certain cases, certainly Parliament could mandate it to carry out an investigation in certain respects. I would think it would probably have to do so in that instance. There might be

[Translation]

gouvernement pour que celui-ci dépose un nouveau projet de loi relatif aux enquêtes sur les accidents.

M. Mazankowski: Ma deuxième question se rapporte à la compétence de la Commission indépendante qui serait chargée de faire des recommandations dans le domaine de la sécurité aérienne. Je vais prendre un exemple, monsieur le président. Quelles seraient les répercussions de la mise sur pied de pareille commission dans le nord de l'Ontario par exemple où, d'après le rapport Carswell-Slaughter, la mise en vigueur des règlements relatifs à la sécurité aérienne laisserait beaucoup à désirer. Même après une enquête aussi approfondie que celle-ci, tout n'est pas encore clair en ce qui concerne l'application des règlements aériens, application qui soulèverait paraît-il des problèmes politiques. Il y aurait certaines contradictions entre la sécurité aérienne et les libertés civiles. La création de pareille commission permettrait-elle de faire mieux comprendre à tous les intéressés le problème des normes de sécurité à respecter ainsi que leur mise en vigueur?

Mr. Keenan: La commission aurait essentiellement pour rôle de résoudre les conflits qui existent actuellement dans le domaine de l'application des règlements et du déroulement des enquêtes. La commission agirait soit de sa propre initiative, soit à la requête du Parlement, du ministère des Transports ou encore à la demande d'un groupe quelconque ou d'un gouvernement provincial; mais la commission serait libre d'ordonner une enquête ou de ne rien faire. Toutes les parties intéressées, y compris le ministère des Transports, soumettraient leur cas à des audiences publiques ce qui, à notre avis, supprimerait les pressions de toute sorte que nous connaissons actuellement.

M. Mazankowski: Comment pareille enquête serait-elle décidée? Vous avez parlé des gouvernements provinciaux et fédéral. Avez-vous prévu des modalités plus précises pour l'ouverture d'une enquête par la commission?

M. Keenan: Je m'excuse, mais nous n'avons pas encore étudié le problème suffisamment en détail pour répondre à votre question. Je ne pense pas cependant que des modalités doivent nécessairement être prévues permettant à n'importe qui de demander à la commission l'ouverture d'une enquête. Dans certains cas ce serait au Parlement de faire pareille demande. Certains accidents devraient entraîner une enquête automatique de la part de la commission. En ce qui concerne les tendances des normes de sécurité, n'importe qui devrait à mon avis pouvoir demander l'ouverture d'une enquête, la

[Texte]

other instances also, certain types of accidents that when turned over to it automatically would involve an investigation on the part of the commission. As far as trends and standards and so on are concerned, I would like to leave it a broad enough discretion so that just about everybody could petition it but there would still be some discretion within the commission if a pressure group like CALPA petitioned it. We would not want it to be automatic: because CALPA says it must investigate something, automatically the entire machinery goes into motion. That would go a little too far, in our view.

Mr. Mazankowski: What about the question of making the findings public. As I understand it, the study paper that has been advanced by the government guards the production of the findings with quite a degree of secrecy. At least in the majority of cases, unless there are some very extenuating circumstances and reasons, would you propose that the findings be made public?

Mr. Keenan: We feel that, as you say with some exceptions, and I will mention briefly what exceptions we would see, yes, the findings should certainly be made public.

Mr. Mazankowski: Does the study paper go far enough, as far as you are concerned, in terms of making information public?

Mr. Keenan: No, not quite. We do not feel that generally the concept of the commission and the study paper goes far enough.

• 1205

We do feel, however, that certain facts, certain pieces of evidence that may come before such a commission need to be protected from an accident-prevention point of view, and I am thinking, for example, of the tapes that are taken out of airplanes. The only reason that those tapes are there is for accident investigation and prevention purposes. And we feel that if the findings are made public, that should not be part of the record that is made public. It is not there for anybody else's use; it is there for the use of whoever investigates the accident at the time. So, with that particular exclusion, it is not really a finding in your question related to findings. I believe, Mr. Chairman, we would say yes, it should be made public.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président. Je voudrais également m'associer à mes collègues pour remercier les membres de CALPA pour leur présentation.

Comme le disait notre témoin au début, c'est une recherche qui remonte peut-être à dix ans, qu'on en vienne un jour à créer cet organisme ou cette commission d'enquête qui permettra d'éviter certains conflits d'intérêts entre les organismes faisant des règlements et les mêmes organismes chargés d'enquêter sur l'application de leurs propres règlements. Un pas en avant a été franchi et ceci est d'une très grande importance.

Maintenant, il me semble que dans les quatre points que le témoin a soulevés, le premier était qu'il ne devrait pas y avoir

[Traduction]

commission devant en dernière analyse être libre de trancher. Il ne faudrait pas en effet que des groupes de pression comme CALPA puissent obliger la commission à ouvrir une enquête, ce qui serait exagéré.

M. Mazankowski: Que pensez-vous de la publication des résultats de pareille enquête? Les résultats des enquêtes menées par le gouvernement sont je crois considérés secrets, du moins dans la plupart des cas. A votre avis, les résultats des enquêtes de la commission devraient-ils être rendus publics?

M. Keenan: Oui sauf exception, et il y en aurait. Les résultats devraient être rendus publics, cela va de soi.

M. Mazankowski: Cette étude va-t-elle assez loin en ce qui concerne la publication des résultats des enquêtes?

M. Keenan: Non, pas assez. Cette étude ne va pas assez loin dans ce domaine à notre avis.

Toutefois, dans l'intérêt de la prévention, nous estimons que certains faits et certains éléments de preuve qui peuvent être soumis à la commission doivent rester confidentiels; je pense, par exemple, aux bandes magnétiques qui se trouvent dans les avions. Elles sont là justement pour aider les enquêtes et la prévention d'accidents. A notre avis, si les conclusions de l'enquête sont publiées, le contenu des bandes ne devrait pas être traité de la même façon. Les bandes servent uniquement aux enquêteurs et ne devraient pas être communiquées à d'autres personnes. A cette exception près, nous estimons, monsieur le président, qu'il faudrait rendre publiques les conclusions de l'enquête.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman. I would like to join with my colleagues in thanking the members of CALPA for their presentation.

As a witness pointed out, research in this area has been going on for 10 years and we have now reached the stage where we are ready to set up a Commission of Inquiry in order to avoid certain conflicts of interest which arise when a regulation—making authority is required to carry out an investigation on the application of its own regulations. This is a very important step forward.

Turning to the first of the four points raised by the witness, I gather you are in favour of no ministerial responsibility for

[Text]

de responsabilité ministérielle pour une telle commission. Si j'ai bien compris. Un peu plus loin, en réponse à une question de M. Benjamin, je pense, le témoin dit que le Commissaire devrait, évidemment, être nommé par le gouverneur en conseil. Alors, il me semble y avoir une contradiction dans la conception de cette commission d'enquête.

M. Keenan: Monsieur le président, je crois que la question posée était la suivante: Le commissaire ou les membres devraient-ils être nommés par le ministre? Je crois qu'à ce moment-là on voulait parler du ministre des Transports. Ou devraient-ils être nommés autrement par un autre groupe? Non, nous croyons que la commission ne doit pas être une sous-commission du ministère des Transports mais doit être une commission indépendante. Maintenant, nous n'avons pas de proposition spécifique sur la façon de nommer le commissaire.

M. Lapointe: Mais, je pense que dans le document de travail qui a été publié le 4 août dernier concernant cette commission d'enquête sur les accidents de transports, il est indiqué que cette commission aurait son propre personnel d'administration et d'enquête et son propre budget et qu'elle ne dépendrait pas des organismes de réglementation des divers modes de transport. Alors, je pense que cette protection de l'indépendance de la commission est prévue dans le document de travail qui a été publié par le ministère.

M. Keenan: Oui. Notre réponse à cette question-là c'est qu'il n'est pas très clair, à notre point de vue. Nous avons lu à quelques reprises ce document de travail et il s'agit simplement d'un document de travail. Nous avons fait des commentaires par écrit et nous avons reçu certaines réponses du ministre des Transports. D'ailleurs, j'ai donné à M. Travella copie de la correspondance que nous avons échangée avec le ministère des Transports à ce sujet. Tout n'est pas très clair dans la proposition, après tout, ce n'est pas un texte législatif, mais bien un document de travail, au sujet du degré d'indépendance qui existerait entre le ministère des Transports et cette commission en particulier. Le 4 août dernier, il a été proposé d'étendre les activités de cette commission. Il est fort possible que la commission restreinte que le gouvernement a déjà proposée soit indépendante mais cela n'était pas très clair. Les réponses reçues du ministère ne nous ont pas éclairés beaucoup. Nous désirons que cela soit spécifiquement mentionné dans la loi, c'est-à-dire que la commission soit totalement indépendante du ministère des Transports.

M. Lapointe: Bien sûr, monsieur le président, je n'ai pas la qualité des témoins pour interpréter un texte traitant spécifiquement d'une commission d'enquête sur les transports, mais il me semble, à la lecture de ce document de travail publié au mois d'août, qu'il est très clair que cette commission serait indépendante puisque c'est exactement le but de séparer les organismes de réglementation au sein des ministères concernés pour qu'ils n'aient pas à enquêter eux-mêmes sur la propre application de leurs règlements.

• 1210

Le témoin semble aussi préoccupé du fait que la Commission ne fait pas de recommandations. Cependant, si je me réfère encore à ce document du mois d'août, je pense qu'on

[Translation]

this commission. But in answer to one of Mr. Benjamin's questions, I think the witness said that the Commissioner should be appointed by the Governor in Council. It would seem to me that there is a contradiction in your way of viewing this Commission of Inquiry.

Mr. Keenan: Mr. Chairman, I think that I was asked whether the Commissioner or the members should be appointed by the Minister. I gathered that this was a reference to the Minister of Transport. Or should they be appointed in another way by another group? We are of the opinion that the Commission should not be a subcommittee of the Ministry of Transport but rather an independent Commission. However, we have no specific proposal to make on the way in which the commissioner should be appointed.

Mr. Lapointe: But I think that in the working paper published on August 4 concerning this Commission of Inquiry into transportation accidents, it is stated that the Commission would have its own administration and investigation staff as well as its own budget and that it would not come under the different regulatory bodies governing the various modes of transport. Thus, it would appear that provision was made for protecting the independence of the Commission in the working paper published by the Ministry.

Mr. Keenan: Yes. But we would answer that from our point of view this was not made very clear. We have read this working paper on several occasions but it is after all, only a working document. We sent in written comments and received some replies from the Ministry of Transport. By the way, I gave Mr. Travella a copy of the correspondence exchanged with the Ministry of Transport on this matter. There are aspects of this proposal which are not very clear—of course, it is not a legislative text but rather a working document—namely, concerning the degree of independence which would exist in this commission in relation to the Ministry of Transport. Last August 4 a proposal was made to widen the activities of this Commission. It is quite possible that this limited Commission which the government has already proposed may be independent but this was not very clear. The answers we received from the Ministry have not enlightened us much on the subject. We would want the Act to state quite clearly that the Commission is totally independent of the Ministry of Transport.

Mr. Lapointe: Obviously, Mr. Chairman, I do not claim to be as qualified as the witnesses to interpret a text relating specifically to Commission of Inquiry in the field of transportation, but judging from my reading of the document published in August, it seems to me that it is very clear that this Commission would be independent, since the aim is to separate the regulatory bodies in the departments concerned so that they are no longer required to carry out investigations into the way in which they apply their own regulations.

The witness also seems to be concerned about the fact that the Commission would not be making recommendations. However, I believe that the working document refers to an

[Texte]

demande que la Commission fasse rapport annuellement au Parlement, qu'elle informe le Parlement de ses conclusions. Il me semble que si cette commission devait faire des recommandations sur les règlements, on créerait ainsi parallèlement aux équipes de spécialistes des différents ministères chargées de réglementer les transports entre autres, puisque c'est le sujet qui nous intéresse, une commission avec le pouvoir de faire des recommandations sur les règlements, ce qui pourrait créer beaucoup de confusion. C'est pourquoi je préfère la formule selon laquelle la Commission ferait un rapport de ses conclusions au Parlement. Toujours dans le document, on indique que cette commission devrait informer de ses conclusions l'organisme responsable et que l'organisme en question au sein du ministère des Transports serait obligé dans au plus 90 jours, je crois, d'informer la Commission des mesures qu'il a prises pour mettre en pratique les conclusions de la Commission. Je ne vois donc pas la nécessité de mandater cette commission pour faire des recommandations précises. Je préfère que ses conclusions soient étudiées par le Parlement et aussi, bien sûr, que les organismes en soient informés.

Je ne sais pas si vous pouvez commenter là-dessus.

M. Keenan: Oui. Permettez-moi de revenir à votre question précédente. Le ministère des Transports a bel et bien proposé d'avoir une commission indépendante dont le commissaire serait nommé par le gouverneur général en conseil. Cependant, certaines des fonctions de la Commission lui seraient déléguées par le ministère des Transports; ce ne seraient pas des fonctions qui relèveraient directement de sa propre autorité. Et c'est là que nous, nous sommes jusqu'à un certain point convaincus que la Commission devrait avoir des fonctions indépendantes, si cette commission-là a des fonctions qui lui sont déléguées par le ministère des Transports.

M. Lapointe: Est-ce que vous tirez cette conclusion-là d'après le document du mois d'août...

M. Keenan: Oui.

M. Lapointe: ...ou d'après votre correspondance avec le ministre?

M. Keenan: Des deux. Et d'après les documents du mois d'août, et d'après notre correspondance avec le ministère. Nous croyons que si la Commission doit être vraiment indépendante, il faut qu'elle fonctionne de par sa propre autorité législative et non pas par délégation du ministère des Transports.

Maintenant, en ce qui concerne votre seconde question, nous croyons qu'il est essentiel que la Commission ait le droit, non pas l'obligation mais le droit de faire des recommandations précises à la suite d'une enquête sur un accident, un système ou un standard plutôt que d'attendre son rapport annuel pour faire certaines conclusions générales. Je ne vois pas tellement de différence entre la question de conclusions et celle de recommandations.

M. Lapointe: La question n'est pas d'attendre son rapport annuel. La Commission sera obligée, je pense, d'entrer en communication immédiatement avec le secteur donné du ministère pour lui dire que tel règlement n'a pas été observé et que cela peut être une des causes de l'accident sur lequel elle

[Traduction]

annual report in which the Commission would inform Parliament of its findings. If this Commission were to make recommendations concerning regulations, this would amount to creating a parallel group in addition to the different departmental experts charged with establishing transportation regulations and that this might give rise to a great deal of confusion. For this reason, I prefer the suggestion that the Commission make a report on its findings to Parliament. The working paper also says that the Commission should inform the organization or agency concerned of its findings and that the appropriate branch of the Ministry of Transport would be required to report to the Commission within 90 days on the measures taken to follow up the Commission's findings. I do not see why it should be necessary to give this Commission the mandate to make precise recommendations. I would prefer that its findings be studied by Parliament and that the different organizations concerned be informed of them.

You may have something to add to my remarks.

Mr. Keenan: Yes. Allow me to return to your previous question: the Ministry of Transport did indeed propose the setting up of an independent Commission, the Commissioner to be appointed by the Governor in Council. However, certain of the Commission's functions would be delegated to it by the Ministry of Transport rather than being exercised under its own authority. If this Commission is to have duties which are delegated to it by the Ministry of Transport, then we have some doubts about its independence.

Mr. Lapointe: Do you draw this conclusion from the August document...

Mr. Keenan: Yes.

Mr. Lapointe: ...or from your correspondence with the Ministry?

Mr. Keenan: From both. From the documents published in August and from our correspondence with the Ministry. In our opinion, if the Commission is to be truly independent, it must operate under its own legislative jurisdiction and not through the delegation of power from the Ministry of Transport.

As far as your second question goes, we believe that it is essential for the Commission to have the right, not the obligation but the right, to make specific recommendations following an investigation of an accident, or a system or a standard rather than wait for the publication of its annual report to set forth some findings of a general nature. I do not really see much difference between conclusions or findings and recommendations.

Mr. Lapointe: It is not a matter of waiting for the annual report. I suppose that the Commission would have to immediately contact the appropriate section of the Ministry to point out that a certain regulation had not been observed and that this might have been a cause of an accident which it is

[Text]

enquête. Étant donné qu'on demande à un commissaire, avec le personnel qu'il peut avoir, de faire des recommandations sur la réglementation, il va falloir, je crois, lui donner toute une équipe de spécialistes qui va doubler un service qui existe déjà au sein du ministère des Transports. C'est la grande crainte que j'éprouve devant la recommandation que vous faites.

M. Keenan: Il est fort possible qu'une telle commission ait besoin d'un certain nombre de spécialistes dans plusieurs secteurs de l'investigation des accidents d'aviation et d'autres questions de transport. Il est possible aussi, bien sûr, que le ministère des Transports doive garder ses spécialistes dans certains de ces domaines-là. Non, dans ces cas-là, il n'est pas impossible qu'il y ait duplication. Mais comme je l'ai mentionné en réponse à une autre question, monsieur le président, le principe de *fail-safe*, comme on dit en anglais ou de *redundancy*, je ne sais pas exactement quel est la traduction française de *redundancy*...

Une voix: Redondance.

M. Keenan: Donc, c'est un principe très bien connu, dans le domaine de l'aviation, du moins. Et il vaut mieux être doublement sûr dans ces cas-là. Maintenir une certaine duplication n'est pas tellement inutile, monsieur le président.

• 1215

Quant à la question des recommandations... Dans les enquêtes *ad hoc* concernant les deux accidents de DC-8 d'Air Canada, par exemple, il y a eu une série de recommandations qui ont été faites par les commissaires, et certaines de ces recommandations ont été très importantes pour l'aviation civile au Canada.

M. Lapointe: Je pense, monsieur le président, que notre témoin ne suit peut-être pas l'opinion publique en général, qui veut que l'on essaie par tous les moyens d'éviter la redondance des services et que l'on critique toujours les trop grosses administrations.

J'aimerais aborder un autre point si j'en ai le temps, monsieur le président. Un dernier point: on a beaucoup parlé du droit des individus qui craignent de témoigner... , quand il s'agit d'un pilote, d'un contrôleur, ou de qui que ce soit qui est impliqué dans un accident aérien, maritime ou ferroviaire, et qui craint de témoigner par peur de perdre son emploi, etc. Je pense que c'est justement en tenant compte de cette crainte-là, crainte très justifiée, que la recommandation insiste pour que la Commission ne tienne pas d'audiences publiques mais traite plutôt confidentiellement les informations qui peuvent être fournies. Ce n'est pas le rôle de la Commission d'inculper ou d'incriminer quiconque. C'est pourquoi j'allie mal ce souci de la protection du droit de l'individu à une défense devant les tribunaux, et cette demande d'audiences publiques que vous faites.

M. Keenan: Nous ne faisons pas une demande générale d'audiences publiques. Bien sûr, cela devra rester à la discrétion de la Commission d'envisager ou non la tenue d'audiences publiques dans les différentes causes ou les différentes investigations où elle sera impliquée.

[Translation]

investigating. If the Commissioner and his staff will have to make recommendations on regulations, then it will be necessary to form a team of specialists and duplicate a service already existing within the Ministry of Transport. This is my main objection to your recommendation.

Mr. Keenan: It is quite possible that such a Commission would require a certain number of specialists in various areas of aviation accident investigation and other transportation matters. It is also possible that the Ministry of Transport might have to retain its specialists in some of these areas. This may give rise to some duplication. But as I said in answer to another question, Mr. Chairman, this is where the fail safe or redundancy principle comes into play.

An hon. Member: Redundancy is right.

Mr. Keenan: This is an acknowledged principle in the field of aviation at least. And it is better to be doubly certain in such cases. Having some kind of duplication is not all that useless, Mr. Chairman.

As for the recommendations... in the ad hoc investigations concerning the two Air Canada DC-8 accidents, for example, a series of recommendations was made by the Commissioners and certain of those recommendations have proven to be very important for civil aviation in Canada.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, perhaps our witness is not a close follower of public opinion in general which tends to be in favour of using all means available to avoid redundant services, without mentioning the fact that unwieldy bureaucracies are always criticised.

I would like to get on to another point, if I have the time to do so, Mr. Chairman. A last point: much has been said about the right of individuals who are afraid to bear witness... whether a pilot, a controller or whoever else is involved in an air, sea or rail accident and who might be afraid to speak up for fear of losing his job, etc... I think that that very real fear has been taken into account and that is why the recommendation is that the Commission should hold no public hearings but treat whatever information is given to it in a confidential manner. It is not the Commission's role to blame or incriminate anyone. That is why I have trouble reconciling this concern with the protection of the individual's rights with full defence before the court and this request being put for public hearings.

Mr. Keenan: We are not making a general request for public hearings. Of course, the Commission, at its own discretion, can decide whether or not to hold public hearings in different cases or different investigations in which it may become involved.

[Texte]

Quand on parlait du problème de ces craintes de témoigner, ce n'était pas surtout pour les questions d'accidents ou d'incidents majeurs. Il s'agissait d'incidents mineurs seulement. Cela peut être dans le cas d'un *near miss*, comme on dit, où il n'y aurait pas d'investigation de faite tant par le ministère des Transports que par cette Commission-là, mais où il serait assez important d'avoir un rapport des individus pour déterminer si des problèmes dans tel secteur de l'aviation se font jour ou parce qu'il y a beaucoup de problèmes dans tel secteur en particulier . . .

M. Lapointe: Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Lapointe. I have been asked by members to go on a second round but time is against us. We have a representative from the Canadian Owners and Pilots Association who we had planned to hear this morning and if we continue on a second round we will have to either ask him to come back or see him at a future meeting unless the members want to withdraw and pose the questions to the representative from COPA. I am in the hands of the Committee.

Mr. Pepler, representing the Canadian Owners and Pilots Association, as you know, was unable to appear Thursday and last night because of lack of time. I would think it would be just right to try to hear him this morning rather than have him come back for a future meeting, but it is whatever the Committee members decide. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: How much time do we have left, Mr. Chairman? Do we adjourn at 12.30 or 1 o'clock?

The Chairman: Again, I am in the hands of the Committee. If you would like to go on to maybe 12.45 or 12.30, we can, but I just feel that it is right to hear the gentleman. This is the third time he has taken the time to come down here to make his views known. I think it would be just right to hear him. The two names I have are Mr. Benjamin and Mr. Forrestall, so it is up to you.

Mr. Forrestall: You are getting right at the prejudice part here.

The Chairman: Mr. Forrestall, I know it is very interesting subject, and I just put that before the Committee.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman in order to hear COPA, as far as I am concerned we can sit until 1 o'clock. That gives us 40 minutes. Mr. Forrestall, I need only a couple of minutes for my second round.

The Chairman: Is the Committee agreeable to sitting until 1 o'clock or as long as is required to hear Mr. Benjamin and Mr. Forrestall?

Mr. Loiselle: Not as long as is required because it will probably run until 1.30 or 2 o'clock. To a maximum of 1 o'clock, yes.

• 1220

The Chairman: Right. So it is agreed that we will go, if it is necessary, to 1 o'clock. Mr. Benjamin.

[Traduction]

When we were talking about individuals being afraid to testify, we were not mainly concerned with major accidents or incidents. It was in the case in minor incidents only. It might be in the case of a near-miss where there is no investigation made by the Ministry of Transport or by that Commission but which could be important enough to require reports from certain individuals to determine whether problems are developing in such-and-such a sector of aviation or because there are certain other problems in a very specific sector . . .

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Les députés m'ont demandé de prévoir un deuxième tour de questions; mais je vois que le temps nous fera probablement défaut. Nous avons ici un représentant de la *Canadian Owners and Pilots Association* dont nous devons entendre le témoignage ce matin et si nous accordons un deuxième tour de questions, nous devons lui demander de revenir, à moins que les députés ne veulent poser maintenant leurs questions aux représentants de la *Canadian Owners and Pilots Association*. C'est au comité de décider.

M. Pepler, représentant la *Canadian Owners and Pilots Association* comme vous le savez, n'a pu comparaître jeudi et hier soir parce qu'on a manqué de temps. Il me semble que ce serait préférable d'essayer de l'entendre ce matin plutôt que de le faire revenir à une date ultérieure, mais c'est aux membres du comité d'en décider. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Combien de temps nous reste-t-il, monsieur le président? Ajournons-nous à 12 h 30 ou à 13 heures?

Le président: Encore une fois, c'est au comité de décider. Nous pourrions continuer jusqu'à 12 h 45 ou 12 h 30, si vous le voulez, mais je crois tout simplement qu'il conviendrait d'entendre ce qu'a à nous dire ce monsieur. C'est la troisième fois qu'il se déplace pour venir nous voir et nous parler. Il ne serait que juste de l'écouter. Sur ma liste, j'ai les noms de M. Benjamin et M. Forrestall et c'est donc à vous de décider.

M. Forrestall: Vous en arrivez à la partie concernant le préjudice.

Le président: Monsieur Forrestall, je sais qu'il s'agit là d'une question très intéressante et je viens justement de la présenter au comité.

M. Benjamin: Monsieur le président, si nous voulons entendre le représentant de la *Canadian Owners and Pilots Association* je suis prêt à siéger jusqu'à 13 heures. Cela nous donne 40 minutes. Monsieur Forrestall, je n'ai besoin que de quelques minutes pour finir de poser mes questions.

Le président: Le comité veut-il que l'on siége jusqu'à 13 heures ou aussi longtemps qu'il le faudra pour entendre les questions de MM. Benjamin et Forrestall?

M. Loiselle: Si l'on prenait le temps nécessaire, on pourrait siéger jusqu'à 13 h 30 ou 14 heures. Disons jusqu'à 13 heures, oui.

Le président: Parfait. Donc, si c'est nécessaire, nous siégerons jusqu'à 13 heures. Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Just two quick questions, Mr. Chairman. All of us are always worried about getting a multiplicity of boards, agencies, departments and what not. The Canadian Transport Commission is a court of record, semi-or quasi-judicial body, supposedly independent under the legislation. Would your association look favourably upon some expansion of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission with its already independent judicial authority as that investigative agency rather than setting up another separate body?

Mr. Keenan: We have never really contemplated that, Mr. Chairman. We have always seen the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission as operating in a totally different and more policy-oriented area to a certain extent. Offhand, we have not considered it so I cannot give you a sort of a definitive answer as to what the reaction of the Board of Directors of CALPA would be to that kind of a proposal. Offhand I cannot see that it would prevent any particular expenditure of money or duplication of services because they are not involved directly in safety-related areas as far as I know at the present time and they would have to set up staff and commissioner in that particular area and so on. So probably we would have to say that we feel it would be preferable if it had its own independent jurisdiction.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, hopefully there is some other legislation but we all know how long the wheels take to grind. In the meantime do you have any specific suggestions as to how we might strengthen the amendments in this bill that may be at least helpful or go some little distance towards what you are asking for?

Mr. Keenan: I think the gist of our representation would be that we would hope that the Committee would make representations to the House of Commons and the Ministry of Transport to deal as quickly as possible with this subject. We probably fear that if you start trying to amend the Aeronautics Act on this it might delay the eventual legislation that could deal with it effectively.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, would the witness comment briefly on whether or not he could encompass in his mind and in his thinking the possibility of such an independent commission as he suggests extending itself to generally all areas of transport or would there be too much of a conflict? Is it too much of a burden perhaps? Could you have a small independent commission with a right to initiate investigations and, underneath it, with the kind of structure that you envision specifically with respect to air?

Mr. Keenan: We have no particular problem with having other areas being dealt with by an independent commission, but we would envisage that from a practical point of view there would have to be some sort of separate administration, maybe on a lower level than the commissioner, to deal with different areas of transportation because they are essentially different from a factual investigative point of view.

[Translation]

M. Benjamin: Deux questions très courtes, monsieur le président. Nous nous inquiétons tous de la multiplication de commissions, de bureaux, d'organismes, de ministères et Dieu sait quoi encore. La Commission canadienne des transports est une cour d'archives quasi judiciaire et supposément indépendante en vertu de la loi. Votre association verrait-elle d'un œil favorable qu'on transforme le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, qui a déjà une certaine indépendance juridique, en organisme d'enquête plutôt que de constituer un autre organisme indépendant?

M. Keenan: Nous n'avons vraiment jamais songé à cette question, monsieur le président. Nous avons toujours cru que le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports s'occupait d'un domaine tout à fait différent et surtout de certaines politiques. Nous n'y avons pas pensé et je ne puis donc vous répondre de façon précise concernant la réaction éventuelle du conseil d'administration de la CALPA face à une telle proposition. A première vue, je ne vois pas qu'on économiserait ainsi argent ou efforts ou qu'on empêcherait même le doublement de services parce que le Comité, à ce que je sache, ne s'occupe pas, à l'heure actuelle, du domaine de la sécurité, ce qui veut dire qu'on devrait se trouver du personnel, un commissaire et que sais-je encore. Je crois donc qu'il serait probablement préférable de prévoir un organisme ayant son propre champ d'activités indépendant.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère bien qu'il y a d'autres projets de loi, mais nous savons tous qu'il y a loin de la coupe aux lèvres. En attendant, auriez-vous des recommandations précises à formuler pour nous aider à améliorer les modifications que nous voulons apporter au projet de loi et qui pourraient nous aider à faire un petit pas dans la direction que vous voulez?

M. Keenan: En résumé, nous espérons tout simplement que le Comité fera pression auprès de la Chambre des communes et du ministère des Transports pour que les choses se fassent le plus vite possible. Nous avons peur qu'essayer de modifier la Loi sur l'aéronautique retarde l'adoption d'une loi qui pourrait être plus efficace en la matière.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire brièvement ce qu'il pense d'une éventuelle commission indépendante, comme il en propose une, qui s'occuperait en général de tous les domaines du transport ou y verrait-il une sérieuse possibilité de conflit? Serait-ce peut-être un fardeau trop lourd? Pourrait-on créer une petite commission indépendante qui ouvrirait des enquêtes pour les confier ensuite à un comité qui s'occuperait plus précisément d'enquêtes concernant le transport aérien?

M. Keenan: D'après nous, peu importe qu'une commission indépendante s'occupe d'autres domaines, mais du côté pratique, il faudrait peut-être envisager une administration séparée, peut-être à un niveau inférieur à celui du commissaire, qui s'occuperait des différents domaines du transport puisque les enquêtes se font différemment dans chaque domaine.

[Texte]

Mr. Forrestall: The area of conflict of interest disturbs me as I have indicated, but in your judgment or in your knowledge does that give any concern? And we will just stick with air carriers, for example, operating in and out or across Canada?

Mr. Keenan: I am sorry. I am not sure I follow your question.

Mr. Forrestall: For example, the potential for conflict of interest where you have a regulatory agency: For the life of me I cannot understand how anybody could suggest that a licensing agency also have other jurisdictions. I like the way you put it much better; you know, it should not be a licensing agency at all; it should be an appeal agency, not a licensing agency, because the moment you try in any way to put the two together they are in conflict. If the regulatory agency, the agency that is responsible for investigation, causes any concern among international carriers using Canadian air space, does it give any concern to your own pilots, to the members of your own association?

Mr. Keenan: Until this morning, Mr. Chairman, we never contemplated that such an independent commission would come under an existing regulatory agency. This is the first time that the proposal has been put to us. As a matter of fact, the government in its own working paper in this respect said that the Commission should be, and I quote from the press release of August 4:

independent from the regulatory agencies of the various modes of transportation.

• 1225

Mr. Forrestall: It does not matter which side of the hall you are on, the conflict is there, and there are too many experiences in your knowledge that would suggest otherwise.

Mr. Keenan: Both from a practical and, as you mentioned from the conflict of interest point of view, we would feel that the agency should be independent, not only of the ministry, but of other existing regulatory agencies.

Mr. Forrestall: Have you had that view expressed to you, perhaps, by your international association?

Mr. Keenan: To be honest, no, we have never considered that it would come under one of the existing regulatory agencies. Where such legislation exists elsewhere the two agencies are entirely separate, the CAB in the United States and the NTSB are entirely separate, and I am not aware of any suggestion that they ever should be put together or that...

Mr. Forrestall: No, I, of course, share that view. I share the view in the sense that you are suggesting it, the question of the independence. The board cannot be independent if it is appointed by the Minister. Even a simple amendment, Governor in Council, might suggest a level of independence that you certainly cannot get from the Minister.

[Traduction]

M. Forrestall: La question de conflit d'intérêts me préoccupe comme je l'ai déjà dit, mais est-ce aussi une de vos préoccupations? Et tenons-nous-en aux transporteurs aériens, par exemple, soit à l'échelle nationale ou internationale.

M. Keenan: Je suis désolé. Je ne crois pas avoir bien saisi votre question.

M. Forrestall: Par exemple, le conflit d'intérêts en puissance lorsqu'il y a un organisme de réglementation: je n'ai jamais compris comment l'on pouvait oser proposer qu'un organisme créé pour octroyer des permis ait aussi d'autres fonctions. Je préfère votre façon de dire les choses; il ne devrait pas être question d'émettre des permis; ce devrait être un organisme d'appel et non pas d'émission de permis parce qu'il y a un conflit dès l'instant où on essaie de fondre les deux. Si l'organisme de réglementation responsable pour les enquêtes est cause d'un certain souci chez les transporteurs internationaux qui traversent l'espace aérien du Canada, cela préoccupe-t-il vos propres pilotes ou les membres de votre propre association?

M. Keenan: Monsieur le président, jusqu'à ce matin, nous n'avions pas pensé qu'une telle commission indépendante relèverait d'un organisme de réglementation qui existe déjà. C'est la première fois qu'il en est question. A vrai dire, le gouvernement, dans son propre document de travail à ce sujet, disait que la commission serait, et je vous cite en partie le communiqué de presse du 4 août:

indépendant des organismes réglementant les divers modes de transports.

M. Forrestall: Peu importe de quel côté de la salle vous vous trouvez, le conflit existe et votre propre expérience vous le confirme.

M. Keenan: Comme vous l'avez dit, et du point de vue pratique et du point de vue conflit d'intérêt, nous croyons qu'un tel organisme devrait être indépendant non seulement par rapport au ministère, mais par rapport aux autres organismes de réglementation.

M. Forrestall: Est-ce que, par exemple, votre association internationale vous aurait touché un mot à ce sujet?

M. Keenan: Franchement, non, nous n'avions jamais cru que cet organisme pourrait relever d'un des organismes de réglementation qui existent déjà. Là où il existe des lois semblables ailleurs dans le monde, les deux organismes sont tout à fait indépendants l'un de l'autre, par exemple: le CAB et le NTSB aux Etats-Unis sont tout à fait indépendants et je n'ai pas entendu dire que l'on se proposait de les fondre en un seul ou...

M. Forrestall: Non, évidemment, je partage votre point de vue. Je pense exactement comme vous en ce qui concerne cette question d'indépendance. La Commission ne peut pas être indépendante si les membres en sont nommés par le ministre. En modifiant le texte pour que les membres soient nommés par le gouverneur en conseil, on suppose déjà une plus grande indépendance que si les nominations étaient faites par le ministre.

[Text]

Mr. Chairman, just to conclude as I know you want to get on with it, the indication the government is trying to regain control of agencies, regulatory bodies and whatnot, sort of flies in the fact of what we are doing with Air Canada, what we are doing with Canadian National, what we are doing with a variety of other areas under the general umbrella of Crown agencies who are expanding, being given independence. I think it would be quite compatible at some point, Mr. Chairman, for us to suggest a series of amendments to this particular section. I thank Mr. Keenan very much, indeed . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Ce n'est pas une question, monsieur le président, mais simplement une information que je désire demander pour clarifier un peu la question que posait M. Benjamin.

Déjà, dans le domaine des chemins de fer, la Commission canadienne des transports est chargée de faire enquête sur tous les accidents impliquant les chemins de fer; alors cela pourrait être une avenue intéressante.

Mr. Benjamin: Why not do the same thing with the air transport?

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

On behalf of the Committee members I would like to thank Mr. Keenan and Captain Smith for a very interesting meeting and I am sure that their suggestions will be considered seriously by the Committee.

Thank you, gentlemen.

M. Keenan: Merci de votre indulgence, monsieur le président. Members of the Committee, thank you.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: I will now ask Mr. Peppler, Manager of Canadian Owners and Pilots Association, to join me at the table, please.

Mr. Peppler has an opening statement for the members before we proceed to the questions and answers. Mr. Peppler.

M. Bill Peppler (Administrateur, Canadian Air Line Pilots Association): Merci.

Mr. Chairman, this is the second time we have appeared before the Committee and as we covered both of the points we were concerned with in Bill C-4 when we were here last July, my comments today will be very brief. In addition to that, at the time we were here last July talking on Bill C-4, we did not have access to a study, which made itself apparent shortly afterwards, and that is why, Mr. Chairman, we asked for the privilege of appearing here again.

Very briefly, Mr. Chairman, I would like to say that our board of directors has already gone on record as favouring CALPA's position on accident investigation. This was done several years ago and I thought you just might like to know that we agree with their standpoint.

[Translation]

Monsieur le président, en conclusion, car je sais que le temps presse, tout nous porte à croire que le gouvernement essaie de reprendre en main les divers organismes, organismes de contrôle et autres, ce qui vient en contradiction avec ce qui se fait pour Air Canada et le CN, sans parler de bien d'autres domaines où l'on retrouve des sociétés de la Couronne qui prennent de l'envergure et à qui on accorde de plus en plus d'indépendance. Monsieur le président, je crois qu'il sera de notre devoir de proposer une série d'amendements à cette partie du projet de loi. Je vous remercie beaucoup, monsieur Keenan.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: This is not a question, Mr. Chairman, but simply a point of information. I want to clarify Mr. Benjamin's question.

The Canadian Transport Commission is already responsible for investigating all railway accidents or incidents; this might be an interesting point to pursue.

M. Benjamin: Pourquoi ne ferions-nous pas la même chose pour le transport aérien?

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Au nom des membres du Comité, j'aimerais remercier M. Keenan et le capitaine Smith qui ont rendu la réunion très intéressante et je suis sûr que le Comité étudiera très sérieusement leurs recommandations.

Merci, messieurs.

Mr. Keenan: Thank you for your indulgence, Mr. Chairman, messieurs les députés, merci.

Des voix: Bravo! Bien parlé!

Le président: J'aimerais maintenant demander à M. Peppler, administrateur de la Canadian Owners and Pilots Association, de bien vouloir s'avancer.

M. Peppler a un exposé à nous faire et nous passerons ensuite aux questions. Monsieur Peppler.

Mr. Bill Peppler (Manager, Canadian Air Line Pilots Association): Thank you.

Monsieur le président, voici la deuxième fois que nous comparaissons devant le Comité et puisque nous avons déjà abordé les deux sujets qui nous préoccupent concernant le Bill C-4 quand nous sommes venus ici au mois de juillet dernier, mes commentaires aujourd'hui seront très brefs. De plus, lorsque nous étions ici au mois de juillet à propos du Bill C-4, nous n'avions pas encore eu connaissance d'une étude qui est parue peu après et c'est pourquoi, monsieur le président, nous vous avons demandé le privilège de comparaître encore une fois.

Très brièvement, monsieur le président, j'aimerais tout simplement dire officiellement que notre comité de direction a déjà pris parti en faveur de l'attitude de CALPA en matière d'enquête sur les accidents. Cela s'est fait il y a déjà quelques années et j'ai cru bon de vous rappeler que nous sommes d'accord à ce sujet.

[Texte]

Mr. Chairman, I hold in my hand what is known as a draft contingency plan study and, as you can see, this is of considerable substance, it has taken an awful lot of research, and there is one particular part of this study that concerns us, the section of airport fees.

• 1230

I would like to just read, very briefly, a couple of paragraphs from the document which is the *Contingency Plan Study, Toronto International Airport*—from page 3.14: Recommendation No. 6—Preferential Landing Fee Charges—General Aviation:

...the Airport General Manager should be given the authority to specify minimum fees in peak periods. The following revised fee regulations are suggested as being sufficient to control peak period congestion: by the Spring of 1978, a \$10.00 minimum charge between 16 00 and 20 00 hours from June 1st to September 30th; by the Spring of 1979, a \$10.00 minimum charge at all times with a \$25.00 minimum during peak hours; by the Spring of 1982, increase minimum fee to a value between \$25.00 and \$50.00 during periods.

Mr. Chairman, the Canadian Owners and Pilots Association's board of directors considers that this is a very bad move as it is going to discourage general aviation from utilizing those airports. The Toronto International Airport, for instance, is home to dozens of general aviation aircraft and an operator should not be penalized just because he must arrive within a certain four-hour period. Aircraft are meant to become efficient forms of transportation and it is impossible for pilots to arrive by a certain time just before four o'clock in order to make sure that they are not subject to these fees. There may be traffic delays and the pilot may land five minutes after 16 00 hours and have to pay up to a \$25.00 fee; whereas if he had arrived just before that time, he would not have had to pay a fee at all. This is something that is quite out of the hands of pilots because of traffic delays which are not anticipated.

In other words, we feel that peak-period charges will certainly discourage itinerant aircraft from patronizing these fixed-base operators located at DOT airports. These fixed-base operators pay the DOT hundreds of thousands of dollars collectively in order to have the privilege of serving the flying public and this is certainly going to discourage aircraft from using those airports when they know they are going to be penalized for having to arrive during certain periods.

We were not consulted on this extra fee, Mr. Chairman, and we have some ideas that we think the Department of Transport could use to alleviate the problem. We think there are ways that general aviation aircraft can use the major airports and not interfere with the scheduled airlines traffic and we are anxious to sit down with them to discuss these plans. We have seen what they have done in the United States, at airports in New-York where they have used grass areas for light aircraft, have used the taxi strips; and we have made this approach to the Department of Transport planners but, so far, they have

[Traduction]

Monsieur le président, j'ai entre les mains ce que l'on appelle une ébauche d'étude sur les plans d'urgence et, comme vous pouvez le constater, c'est assez volumineux, c'est la somme d'un énorme travail de recherche, mais il y a un sujet précis de cette étude qui nous touche de près, la partie concernant les droits aéroportuaires.

Je voudrais revenir brièvement sur quelques paragraphes du document intitulé *Contingency Plan Study, Toronto International Airport*. Il s'agit d'un extrait tiré de la page 3.14, recommandation numéro 6, frais d'atterrissage préférentiel, aviation générale:

...Le directeur général d'un aéroport devrait avoir le pouvoir de fixer des frais minimum en période de pointe. Nous croyons que le règlement révisé sur les frais que nous vous proposons suffirait à maîtriser la congestion en période de pointe: dès le printemps 1978, frais minimum de \$10 entre 16 heures et 20 heures du 1^{er} juin au 30 septembre; dès le printemps 1979, frais minimum de \$10 à toute heure avec un minimum de \$25 en période de pointe; dès le printemps 1982, hausse des frais minimum à un niveau situé entre \$25 et \$50 en période de pointe.

Monsieur le président, le bureau d'administration de la Canadian Owners and Pilots Association estime qu'il s'agit là d'une mesure mal venue puisqu'elle risque de détourner l'aviation générale de ces aéroports. L'aéroport international de Toronto, par exemple, sert de base à une douzaine de compagnies d'aviation générale. Un exploitant ne devrait pas être pénalisé du fait que son appareil doit atterrir pendant une certaine période de 4 heures. L'aviation est considérée comme le mode de transport le plus efficace et il est impossible de demander à un pilote d'arriver à une certaine heure, un peu avant 16 heures, de façon à éviter le paiement de frais. Il peut se produire des retards et le pilote peut devoir atterrir à 16 h 05 et payer des frais de \$25. Quelques minutes auparavant, il n'aurait pas eu à payer ces frais. Les retards imprévisibles dans la circulation aérienne ne sont pas le fait des pilotes.

Nous pensons donc que les frais d'atterrissage en période de pointe vont certainement détourner les appareils individuels des exploitants ayant leur base aux aéroports du ministère des Transports. Collectivement, ces exploitants versent des centaines de milliers de dollars au ministère des Transports afin de pouvoir desservir le public. Les pilotes d'appareils vont certainement éviter d'utiliser ces aéroports quand ils sauront qu'ils risquent d'être pénalisés s'ils atterrissent pendant certaines périodes.

Monsieur le président, nous n'avons pas été consultés relativement à ces frais supplémentaires. Nous avons par ailleurs quelques idées qui pourraient permettre au ministère des Transports de résoudre son problème. Nous pensons qu'il y a des façons pour l'aviation générale d'utiliser les principaux aéroports sans nuire aux vols réguliers. Nous voulons rencontrer les représentants du ministère des Transports afin d'en discuter. Nous sommes au courant de ce qui s'est fait aux États-Unis, à des aéroports comme celui de New York, où on fait atterrir les avions légers sur le gazon, ou sur les pistes de

[Text]

not come back to us and said, "Let us sit down and talk this over".

Another thing, we think that this would be a dangerous precedent, Mr. Chairman. Although this study is of Toronto, we see it going into effect at Montreal, probably Vancouver, maybe Calgary. We are concerned with the future of general aviation and the fact that so many of these aircraft that would be penalized actually are used to bring business to the airline companies. We have aircraft operating in outlying areas—and I am thinking of Goderich, Manitoulin Island and more northern areas—that are not served by the airlines. They bring passengers into Toronto International Airport, in this case, which acts as a hub. So general aviation actually contributes to airlines' flying by making it possible for more passengers to be served from outlying areas.

I think, Mr. Chairman, we have to remember that general aviation, by definition, is 98 per cent of the airplanes in Canada, owned by 96 per cent of the pilots, flying 79 per cent of the civil flight hours, covering 71 per cent of the airplane miles, carrying more than 50 per cent of the air travellers to 100 per cent of Canadian airports. The airlines only serve a fraction of the number of airports that general aviation serves, so general aviation actually does contribute handsomely to the air carriers by acting as a feeder to these hub points.

• 1235

Mr. Chairman, as you know, many general aviation aircraft are used for business. They leave early in the morning, go to another city, do their business and arrive back in the evening. As you will notice, this study would tend to increase minimum fees for peak periods between \$25 and \$50 at certain times in the future. This would be proposed in 1982. I am sure you will agree that a \$50 fee, just because you have found it impossible to do your business and get back in before four o'clock in the afternoon, and would have to wait until after eight o'clock at night before the fee would be off, is totally unfair. It is discriminatory.

Have you thought, Mr. Chairman, what the problem would be for the charter operators? They have a tariff; they say it is going to cost so much to fly from Windsor to Toronto. But, if we happen to arrive in Toronto between four o'clock in the afternoon and eight o'clock in the evening, we are going to have to pay an extra \$50—or something like that. This is completely unworkable, as far as the relationship between an operator and a customer is concerned.

I have expressed my reservations on this, Mr. Chairman. Our recommendation is that there be no peak-period fees at all, as far as general aviation is concerned. We think the problem should be solved by the round-table conference kind of give and take.

These delays will police themselves. Pilots will learn that if they are going to arrive at five or six o'clock, for instance, that might be a very busy period for the airlines, and they will do

[Translation]

roulement. Nous avons fait des suggestions à cet égard au ministère des Transports, mais jusqu'à présent, nous n'avons pas été invités à en discuter.

D'autre part, nous pensons que ces mesures pourraient créer un dangereux précédent. Même si l'étude porte seulement sur l'aéroport de Toronto, ses conclusions pourraient s'appliquer à Montréal, probablement à Vancouver et peut-être à Calgary. Nous nous inquiétons de l'avenir de l'aviation générale devant la possibilité que beaucoup d'appareils amenant des clients aux compagnies puissent être pénalisés pour le faire. Nous avons des appareils qui desservent des endroits éloignés comme Goderich, l'île Manitoulin et d'autres endroits du Nord. Ces appareils amènent les passagers à l'aéroport international de Toronto qui est le centre. L'aviation générale aide les compagnies aériennes en ce qu'elle leur amène des passagers des régions éloignées.

Il faut se rappeler, monsieur le président, que l'aviation générale, comme son nom l'indique, regroupe 98 p. 100 des appareils et 96 p. 100 des pilotes au Canada; elle compte aussi pour 79 p. 100 de toutes les heures de vol civil, ce qui se traduit par 71 p. 100 de tous les milles aériens et 50 p. 100 des passagers aériens. Et on dessert ainsi 100 p. 100 des aéroports canadiens. Les grandes compagnies aériennes ne desservent qu'une fraction des aéroports utilisés par l'aviation générale, ce qui fait que l'aviation générale rend un immense service aux compagnies en leur amenant des passagers à des points centraux.

Monsieur le président, vous ne nierez pas que beaucoup d'appareils d'aviation générale sont utilisés par les hommes d'affaires. Ces derniers partent le matin, vont dans une autre ville et rentrent le soir. Et la présente étude prévoit des frais minimums en période de pointe de \$25 à \$50 à un certain moment. Ces frais sont prévus pour 1982. J'espère que vous conviendrez que des frais de \$50, seulement parce qu'on n'a pas pu terminer ses affaires et rentrer pour 16h., sont tout à fait injustes. Pour les éviter, il faudrait attendre à 20h. C'est de la discrimination.

Avez-vous songé, monsieur le président, aux problèmes que cette mesure pourrait causer à ceux qui offrent des vols notifiés? Ils ont établi une tarification, ils savent ce qu'il en coûte de Windsor à Toronto, par exemple. Or, si par hasard un appareil arrive à Toronto entre 16h. et 20 h., il leur faut déboursier des frais supplémentaires de \$50 ou tout près. C'est une formule qui est tout à fait inacceptable du point de vue des rapports entre l'exploitant et le client.

Nous voulons donc exprimer notre inquiétude, monsieur le président. Pour commencer, nous recommandons qu'il n'y ait pas, pour l'aviation générale du moins, de frais minimums en période de pointe. Nous pensons que la solution au problème devrait être trouvée autour d'une table, par la voie de la négociation.

Les retards s'élimineront d'eux-mêmes. Et les pilotes sauront que s'ils arrivent à 17h. ou à 18h., par exemple, la circulation sera intense. Ils feront tout en leur pouvoir pour

[Texte]

everything in their power to avoid arriving at that time. I am sure that the airline companies themselves discover that they have scheduled take-offs and landings, departures and arrivals, too closely together and they are the first ones to want to sit down with Transport Canada officials and say, "Let us work this schedule out a bit; we are all burning up too much fuel on the ground waiting for other arrivals or take-offs, let us see what we can do to alleviate this problem." We, in general aviation, would like to sit in on those kinds of conferences too.

I have one other point, Mr. Chairman, on another subject, it concerns Clause 3 of the bill. I will touch on this briefly, if I may. It concerns insurance for private aircraft.

We consider that this may be *ultra vires*, as far as the Ministry of Transport is concerned. If you read the Aeronautics Act, I do not think you will find any place where it specifically gives a minister authority to consider this kind of liability.

Another thing that bothers us a bit is that this was not an idea that came from within the Ministry of Transport itself. This idea came from an outside organization to the Ministry of Transport and they decided to look into it. I happen to know that the Alberta Aviation Council was very much for this type of mandatory insurance plan for private aircraft owners, and the Alberta Aviation Council happened to have on its board of directors, and as president at one time, people who are in the insurance business by profession. We are wondering whether there is not a bit of conflict of interest in that regard.

No consultation took place before this bill was presented, as far as the insurance part is concerned. At our last convention—and I think we have the largest general aviation convention in Canada—we asked for a show of hands of aircraft owners who did carry insurance. Every aircraft owner at our convention held up his hand to signify that he did have insurance—and there was no government regulation saying that he had to, it was just very sensible.

Our only concern in this case is to decrease costs to the government. We wonder why the Ministry of Transport wants to get into something when there is no problem—At least there has never been a problem brought to our attention that because there is not a regulation that states you must have insurance, the people are becoming involved in accidents and cannot fulfil their moral responsibility. We feel often the Ministry of Transport comes to us and says "It is costing us so much to operate the Ministry of Transport; we have to ask you to pay increased user fees", and we state "Well, is there any way that we can cut down on the amount of work and legislation that the Ministry of Transport feels they must fulfil?" This is one way, Mr. Chairman, we feel that the Ministry of Transport does not necessarily have to get into the insurance business and we are anxious to see the Ministry of Transport keep out of as many fields as they possibly can so that they do not run up a bill and then ask us to pay it.

I have discovered, Mr. Chairman, that under the Aeronautics Act, the Canadian Transport Commission may make

[Traduction]

éviter d'arriver à ces heures. Je suis sûr également que si les compagnies elles-mêmes s'aperçoivent qu'elles ont prévu les décollages et les atterrissages, les départs et les arrivées en même temps, elles seront les premières à demander au ministère des Transports de réviser l'horaire et elles constateront qu'elles gaspillent trop de combustible au sol en attendant que les arrivées ou les décollages se fassent. Elles voudront trouver une solution au problème. Nous, de l'aviation générale, voudrions participer aux discussions également.

Je vais aborder encore un point, monsieur le président. Il s'agit de l'article 3 du bill. J'en parle brièvement, si vous le permettez. Il y est question d'assurance pour les appareils privés.

Nous pensons que cette disposition pourrait être *ultra vires*, du moins en ce qui concerne le ministère des Transports. Nulle part dans la Loi sur l'aéronautique est-il mentionné que le ministre a ce pouvoir.

Nous nous inquiétons par ailleurs du fait que cette idée ne vient pas du ministère des Transports. Elle vient d'un organisme qui n'a rien à voir avec le ministère des Transports qui s'est pour sa part engagé à l'examiner. Il se trouve que je sais que c'est l'*Alberta Aviation Council* qui se fait le champion d'un tel régime d'assurance obligatoire pour les propriétaires d'appareils privés, et il se trouve que l'*Alberta Aviation Council* a au sein de son conseil d'administration, et a eu comme présidents à certains moments, des gens qui vendent de l'assurance. Nous nous demandons s'il n'y a pas là un léger conflit d'intérêt.

Il n'y a pas eu de consultation préalable, du moins pour ce qui est de l'assurance. Lors de notre dernier congrès, et nous tenons les congrès d'aviation civile les plus importants au Canada, nous avons demandé aux propriétaires d'appareils d'indiquer, en levant la main, s'ils avaient de l'assurance. Tous les propriétaires d'appareils présents au congrès ont levé la main pour indiquer qu'ils avaient de l'assurance. Et il n'y avait pas à ce moment-là de règlement du gouvernement qui l'exigeait. Ils estimaient seulement que c'était une bonne idée.

Nous voulons seulement diminuer les coûts pour le gouvernement. Nous nous demandons pourquoi le ministère des Transports veut instituer une mesure quand il n'y a pas de problème... Du moins, on ne nous a jamais signalé que les gens étaient impliqués dans des accidents et ne pouvaient pas faire face à leur responsabilité morale du fait que la loi ne les obligeait pas à avoir une assurance. Le ministère des Transports vient à nous et nous dit: «Nous n'arrivons plus à faire nos frais; il nous faut augmenter les droits aux usagers.» Nous demandons alors aux gens du ministère s'il n'y a pas une façon pour nous d'alléger leur charge législative ou autre. Voilà encore un exemple, monsieur le président, d'un domaine où le ministère des Transports n'a pas à s'engager, celui de l'assurance. Nous ne voulons pas que le ministère des Transports s'engage dans un tas de domaines, fasse des frais, pour ensuite nous demander de payer la note.

Monsieur le président, j'ai découvert qu'en vertu de la Loi sur l'aéronautique, la Commission canadienne des transports

[Text]

regulations governing minimum insurance requirements and the filing of bonded certificates of insurance with the Commission, but I find nowhere in the Aeronautics Act that the Ministry of Transport's Canadian Air Transportation Administration has that power. Most of the time the Ministry of Transport is concerned with items of licensing, airways, fees and costs, and this matter becomes more or less a personal liability matter. I am just wondering if the Ministry of Transport was proper in having this put in this bill, Mr. Chairman.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Pepler.

Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: A small point of order. The top line on page 2 of the brief reads: "Section 5 of Bill C-4". I think you mean Section 5 of the act. It is really Clause 2 of the bill, is it not, that you are referring to?

Mr. Pepler: Yes, I think that is right, Mr. Chairman. It should be Clause 2.

Mr. Benjamin: It should read "Clause 2 of Bill C-4".

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I understand, Mr. Pepler—and incidentally, how are you, sir—that you are after two or three things. First of all you are not in any way opposing the report on the grounds that there is a tendency now towards slot scheduling during the peak periods. You are essentially after three things as I see it and as I understand you, and I am wondering if I am correct.

First of all, are you looking for an exemption from time slotting or penalties during peak periods for what I would call light twins and under? Is this essentially when you get up to, say, 6,000 kilograms? What are you talking about, the King Air; anything from that down? Do you want exemptions from the new rates, the new schedule of rates? Do you want exemptions from the posting of bonds against the payment of these rates? Do I understand that correctly?

Mr. Pepler: Yes, Mr. Chairman, when we talk about exemptions—at the present time we do not have any fees as far as general aviation is concerned for peak periods at all at any Transport Canada airport in Canada that I am aware of. So we do not think that this is a good practice to start at this time. We just feel that if there is a landing fee at a certain airport, that landing fee should be constant regardless of what time of day the aircraft lands at an MOT airport. We do not recommend that there be any peak period fees whatsoever; just the normal landing fee should apply regardless of the time of day the general aviation aircraft uses the airport.

[Translation]

peut prescrire des règlements touchant l'assurance minimum à détenir ainsi que le dépôt de certificats garantis d'assurance auprès de la Commission. En revanche, je n'ai rien vu dans la Loi sur l'aéronautique qui donne au ministère des Transports ou à l'Administration canadienne des transports aériens le pouvoir de se mêler de cette question. En gros, le ministère des Transports s'intéresse aux questions comme les permis, les pistes, les droits et les coûts. L'assurance est une question de responsabilité personnelle. Je me demande jusqu'à quel point le ministère des Transports est justifié d'inclure ces dispositions dans le présent bill, monsieur le président.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Pepler.

Monsieur Forrestall.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il s'agit d'un point mineur. A la page 2 du mémoire, il est question de l'article 5 du Bill C-4. Je pense qu'on veut dire l'article 5 de la loi. Il s'agit plutôt de l'article 2 du bill, n'est-ce pas?

M. Pepler: Je pense que vous avez raison. Il s'agit de l'article 2 du bill.

M. Benjamin: Il faut donc corriger en indiquant: «l'article 2 du bill C-4.»

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si je comprends bien, monsieur Pepler, et en passant, je vous fais mes salutations, vous voulez accomplir deux ou trois choses. D'abord, vous n'êtes pas contre le rapport simplement parce qu'il prévoit une répartition des heures à l'intérieur des périodes de pointe. Je veux revoir avec vous, si vous le permettez, les trois objections que vous apportez à la présente mesure.

Premièrement, vous voulez l'exemption de la répartition des heures ou des pénalités pendant les périodes de pointe de bimoteurs légers et des appareils plus petits. Disons les appareils jusqu'à 6,000 kilos. Ce qui comprendrait une compagnie comme la King Air, n'est-ce pas? Vous voulez bien être exempté des nouveaux taux, de la nouvelle tarification? Vous voulez éviter d'avoir à déposer des garanties contre le versement de ces frais? C'est bien cela?

M. Pepler: En effet, monsieur le président. Nous voulons être exemptés... C'est-à-dire qu'il n'y a pas actuellement, à notre connaissance, de frais en période de pointe à quelque aéroport que ce soit du ministère des Transports au Canada, du moins pour ce qui est de l'aviation générale. Nous pensons seulement que la mesure est mal venue à ce moment-ci. Nous estimons que s'il doit y avoir des frais d'atterrissage à un aéroport, ces frais doivent être constants, quelle que soit l'heure du jour à laquelle un appareil atterrit à un aéroport du ministère des Transports. Nous ne voulons pas de frais en période de pointe quels qu'ils soient; nous voulons avoir seulement les frais normaux d'atterrissage quelle que soit l'heure de l'atterrissage d'un petit appareil.

[Texte]

Mr. Forrestall: What about the requirement, then, and I will just go a little further in proposed Section 5. (2) which reads:

The Governor in Council may make regulations requiring the owners and operators of aircraft to deposit each year with the Minister security in the form of a bond or letter of credit satisfactory to the Minister to ensure full payment . . .

Am I to understand that is not objectionable to you?

• 1245

Mr. Pepler: Yes, Mr. Chairman, that is very objectionable. We covered that in detail at the committee meeting here last July and we . . .

Mr. Forrestall: You have not changed your mind about that.

Mr. Pepler: We have not changed our minds at all. I have heard rumours that we may have some relief on that later on in the clause by clause study, but at that time, sir, we let it be known in no uncertain terms that this was a ridiculous bond idea, when you consider people with little two-place Cessna 150's that may only be utilized at Transport Canada airports once or twice a year having to go to all the trouble of posting a bond. We pointed out to the Ministry of Transport the enormous amount of administration it would put them to in order to carry out the duties of seeing that people did have bonds, and all the paper work, and that it would just be ludicrous for Transport Canada to require every single aircraft that may possibly want to use Transport Canada facilities to have a bond.

Mr. Forrestall: Yes. I think what I was looking for was the reaffirmation of that position, as I was not sure from what you were saying how you wanted to approach that.

What about the question of the size, up to 5,700, 5,800? You are talking about light twin aircraft. Should there in fact be charges for light aircraft at the level that is being suggested here? I wonder what the attitude of your Association is. Talking about up to \$50 for a landing—good God, it would seem to me that this could be very, very expensive for anybody. You know, somebody is landing two or three times a day or four or five times a week and all of a sudden he has a very substantial bill on his hands at the end of the year. I wonder what your attitude is with respect to exemptions of light aircraft of, say, 6,000 pounds and under, 5,500 pounds and under. What is the attitude of your Association in that area?

Mr. Pepler: Mr. Chairman, it would be the greatest understatement of the day to say that we would not think much of that attitude at all. I know that my own aircraft burns approximately 12 gallons of gasoline from Ottawa to Toronto, and that would mean that you would be paying \$12 for fuel and oil and \$50 for a landing fee.

Mr. Forrestall: To land, yes.

Mr. Pepler: So I am sure that that in itself is indicative of just how ridiculous this would be. There is no need for it, as we see it. We have very close liaison with the American Owners

[Traduction]

M. Forrestall: Dans ce cas, que pensez-vous des dispositions suivantes, à l'article 5(2):

Le gouverneur en conseil peut, par règlement, exiger chaque année des propriétaires et exploitants d'aéronefs le dépôt, auprès du ministre, d'une garantie sous forme de garantie ou de lettre de crédit que le ministre juge satisfaisante pour assurer l'intégralité des paiements. . .

Dois-je comprendre que vous n'êtes pas contre?

M. Pepler: Monsieur le président, c'est tout à fait inacceptable. Nous en avons discuté en détail à une séance du Comité ici en juillet dernier et nous . . .

M. Forrestall: Vous n'avez pas changé d'idée à ce sujet.

M. Pepler: Non, nous n'avons pas du tout changé d'idée. La rumeur voulait qu'on tienne un peu compte de nos objections lors de l'étude article par article, mais à ce moment-là, monsieur, nous avons dit sans aucune équivoque que nous trouvions ridicule cette idée de garantie, surtout quand on songe à des propriétaires de petits biplaces Cessna 150 qui utiliseront les aéroports de Transports Canada une ou deux fois par année seulement. Nous avons fait remarquer au ministère des Transports qu'une bureaucratie considérable serait nécessaire pour voir à ce que tout le monde dépose des garanties et qu'il serait ridicule de la part de Transports Canada d'exiger une caution pour chaque petit aéronef susceptible d'utiliser les installations de Transports Canada.

M. Forrestall: Oui. Je voulais simplement que vous confirmiez à nouveau cette position, car je n'étais pas certain de bien comprendre ce que vous vouliez exactement.

En ce qui concerne les dimensions, voudriez-vous que la limite aille jusqu'à 5,700 ou 5,800? Vous parlez d'aéronefs bimoteurs légers. Faudrait-il exiger des frais pour les aéronefs légers ayant les dimensions suggérées ici? Je me demande quelle est l'attitude de votre association à ce propos. On parle de frais allant jusqu'à \$50 pour un atterrissage. . . Il me semble que cela pourrait devenir très très dispendieux pour n'importe qui. Quelqu'un qui atterrirait deux ou trois fois par jour, ou même quatre ou cinq fois par semaine se retrouverait soudainement avec une note très élevée à payer à la fin de l'année. Je me demande ce que vous pensez de l'exemption accordée aux aéronefs légers allant jusqu'à 6,000 livres ou 5,500 livres peut-être. Quelle est l'opinion de votre association à ce sujet?

M. Pepler: Monsieur le président, ce serait l'antipode de la vérité, de dire que nous ne serions pas tellement d'accord avec cette idée. Je sais que mon propre aéronef consomme environ 12 gallons d'essence entre Ottawa et Toronto, ce qui voudrait dire qu'il en coûterait \$12 de carburant et d'huile et \$50 en frais d'atterrissage.

M. Forrestall: Pour l'atterrissage, en effet.

M. Pepler: Cela n'indique peut-être pas exactement à quel point nous trouvons l'idée ridicule. D'après nous, ce n'est pas du tout nécessaire. Nous avons des rapports très étroits avec

[Text]

and Pilots Association. They have a staff of 150 people and many of them are former air traffic controllers, airport managers. We have met with them and they have told us how they have solved this problem in the New York and the Chicago areas.

We are just anxious to help Transport Canada utilize some of the ideas that have originated in the United States when they did have a problem. If we were able to get our point across, Mr. Chairman, I am sure it would mean that Transport Canada would say, "All right, we do not have to use a peak period charge in order to discourage you from using these airports at peak periods because you have found another way of utilizing the airports without affecting the scheduled airlines."

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. First I would like to ask Mr. Peppler a question. He quoted a number of statistics about miles flown, et cetera, by general aviation owners, pilots. How many general aviation pilots are there in Canada, I mean private aircraft, roughly?

Mr. Peppler: At the present time, Mr. Chairman, there are approximately 16,000 privately registered aircraft in Canada. We have approximately 60,000 licensed pilots in total and I would say that at least 40,000 of those 60,000 are general aviation pilots.

• 1250

Mr. Collenette: Yes. So it is a reasonably large group.

For those of us in the Toronto area there are certain problems, as you know, with the overloading of Malton Airport. There are those of us who believe that a second airport is unnecessary and therefore we want maximum utilization of the present facility. Therefore, the proposal that seems to be emanating from this bill does not seem to be too unreasonable, that general aviation pilots should be prepared to pay a certain price to land at peak times, given the volume of traffic.

One thing I would like to know, and I am not sure if Mr. Peppler can answer, is what these landing fees would compare with with respect to, say, a jet aircraft. What is the comparable landing fee broken down on a per passenger basis? Is general aviation being unnecessarily penalized or is it really just a fair compensation? Is the air passenger who goes commercial really paying the same in his ticket as what would be proposed under increased fees emanating from this bill? Those are the first couple of questions—second one, I guess. Mr. Peppler, I do not know if you have any answers to that.

Mr. Peppler: Mr. Chairman, I am sorry because I am not up to scratch on the commercial landing fees. At one time I was told that at Ottawa International Airport here Air

[Translation]

l'American Owners and Pilots Association. Cette association compte 150 employés dont plusieurs sont d'anciens contrôleurs de la circulation aérienne, ou des directeurs d'aéroport. Nous les avons rencontrés et ils nous ont dit comment ils avaient résolu ce problème dans la région de New-York et de Chicago.

Nous tenons à faire profiter Transports Canada de certaines idées qui ont pris naissance aux États-Unis lorsque ce problème est survenu. Si nous parvenions à faire comprendre notre argument, monsieur le président, je suis persuadé que Transports Canada dirait: «Très bien, nous n'avons pas besoin d'avoir recours à des frais en période de pointe afin de vous dissuader d'utiliser ces aéroports pendant ces périodes de pointe, parce que vous avez trouvé un autre moyen d'utiliser les aéroports sans nuire aux compagnies aériennes à horaire.»

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. J'aimerais maintenant poser une question à M. Peppler. Il a cité des statistiques concernant les distances parcourues et ainsi de suite, par les propriétaires ou pilotes d'aviation générale. Combien y a-t-il de pilotes d'aviation générale au Canada, ou plutôt combien d'aéronefs privés environ?

M. Peppler: A l'heure actuelle, monsieur le président, environ 16,000 aéronefs privés sont enregistrés au Canada. Il y a en outre environ 60,000 pilotes brevetés au total et je dirais qu'au moins 40,000 d'entre eux sont des pilotes d'aviation générale.

M. Collenette: Oui. Il s'agit donc d'un groupe assez considérable.

Pour nous de la région de Toronto, certains problèmes existent, comme vous le savez, parce que l'aéroport Malton est trop achalandé. Certains parmi nous ne croient pas qu'un second aéroport soit nécessaire et par conséquent nous voulons que l'installation actuelle soit utilisée au maximum. La proposition qui semble émaner du projet de loi nous semble donc assez raisonnable, c'est-à-dire celle qui veut que les pilotes d'aviation générale soient disposés à payer un certain prix pour atterrir aux périodes de pointe, c'est-à-dire en fonction du volume de trafic.

Je ne sais pas si M. Peppler pourra me répondre, mais j'aimerais savoir comment ces frais d'atterrissage se compareraient à ceux qu'on exige pour les avions à réaction, par exemple. Quels seraient les frais d'atterrissage comparables en fonction du nombre de passagers? Est-ce qu'on pénalise inutilement l'aviation générale ou s'agit-il simplement d'un coût équitable? Est-ce que le passager aérien qui utilise les lignes commerciales paie vraiment le même montant, dans son billet, que celui qui résultera de l'augmentation de frais proposée dans le présent projet de loi? Voici donc mes deux premières questions, monsieur Peppler, et je ne sais pas si vous pouvez y répondre.

M. Peppler: Monsieur le président, je suis désolé mais je ne connais pas exactement les frais d'atterrissage exigés pour les avions commerciaux. On m'a déjà dit qu'à l'aéroport interna-

[Texte]

Canada was paying \$90 every landing. This would be with an aircraft which would carry over 100 passengers. So, in that particular case, you would say that the landing fee would be equal to \$1 per passenger. In Toronto the landing fee right now is \$1.50, I believe, so you could say on that basis that one person flying into Toronto in his own aircraft would be paying \$1.50 whereas if that same person was flying the airlines it would probably work out to \$1. That must be taken very generally, sir, because I do not have the figures. For instance, what the landing fee is for a 747 with a load of passengers of 400 people might certainly alter the statistics.

Mr. Collenette: Yes.

Mr. Pepler: With a DC-9 carrying fewer people, if the landing fee was anywhere near the same, actually the cost per passenger would be thrown out. But I think you will find that so far, general aviation people are paying what we call their fair share.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, Mr. Pepler mentioned that at Toronto International, for example, a lot of general aviation traffic comes from areas such as Goderich in my honourable friend from Bruce-Grey's riding, and it would seem to me that the persons who were using it for business purposes—you mentioned the fact there are lots of business people who come to make connections at Toronto International—would certainly be willing to pay the price for landing rights at Toronto International; in other words, that they would be prepared to pay for the privilege. I am not sure whether or not you adequately make the case against increased fees in that particular instance. I know, for example, that the Ontario government and the federal Department of Transport are discussing the introduction of a STOL system. God forbid that they should operate it out of the Toronto Island airport, but that is another issue. But certainly there is a need for perhaps a STOL service to service areas such as in the Bruce Peninsula or Owen Sound or Parry Sound, areas like that. Therefore, my comment would be that certainly business people should be willing to pay the adequate cost, the commercial cost, that is, of flying on a STOL service should that be introduced. In other words, I do not particularly want to see certain categories of individuals get away with paying sort of under-the-market rates for having the privilege to land at Toronto International Airport. Do you have any general feeling on that?

Mr. Pepler: Mr. Chairman, I would just like to state that general aviation is not refusing to pay landing fees per se. It is strictly the peak periods.

Mr. Collenette: But you do not believe that your clients or at least your fellows in general aviation should be prepared to pay the going commercial rate or be prepared to pay an increased cost for peak periods? Given the problems that peak periods are causing, say, at airports like Toronto International.

[Traduction]

tional d'Ottawa, Air Canada payait \$90 par atterrissage. Il s'agirait d'un avion pouvant transporter plus de 100 passagers. Dans ce cas particulier, on pourrait dire que les atterrissages équivaldraient à un dollar par passager. A Toronto, les frais d'atterrissage sont actuellement de \$1.50, je crois, aussi pourrait-on dire qu'une personne qui se rend à Toronto dans son propre aéronef payerait \$1.50, tandis que si la même personne utilisait les lignes aériennes, elle payerait environ \$1. Je parle de façon très générale ici, monsieur, parce que je ne dispose pas des chiffres voulus. Les frais d'atterrissage d'un 747, par exemple, qui peut accueillir 400 passagers, pourraient certainement modifier les statistiques.

M. Collenette: En effet.

M. Pepler: De même, si les frais d'atterrissage étaient à peu près les mêmes pour un DC-9, qui transporte moins de passagers, le coût moyen par passager s'en trouverait affecté. Vous allez cependant découvrir, je crois, que jusqu'ici l'aviation générale paye ce qu'on pourrait appeler sa juste part.

M. Collenette: Monsieur le président, M. Pepler a mentionné qu'à l'aéroport international de Toronto, par exemple, une bonne partie du trafic d'aviation générale vient de régions comme Goderich, dans la circonscription de mon honorable ami du comté de Bruce Grey et il me semble que ceux qui s'en servent pour affaires... vous avez parlé entre autres d'hommes d'affaires qui viennent prendre une correspondance à l'aéroport international de Toronto... ces personnes seraient certainement tout à fait disposées à payer les droits d'atterrissage à l'aéroport international de Toronto; autrement dit, ces gens seraient disposés à payer pour ce privilège. Je ne suis pas certain que vous ayez bien fait valoir vos arguments contre l'augmentation des frais dans ce cas particulier. Je sais par exemple que le gouvernement de l'Ontario et le ministère fédéral des Transports discutent actuellement de l'instauration d'un service ADAC. J'espère que ce ne sera pas à partir de l'aéroport de l'Île de Toronto, mais c'est une autre question. Cependant, il faut probablement un service ADAC pour desservir les régions comme la péninsule de Bruce, Owen Sound, Parry Sound et d'autres régions du genre. Par conséquent, je dis que les hommes d'affaires devraient certainement être disposés à payer les montants requis, c'est-à-dire le prix véritable qu'il en coûterait pour profiter d'un service ADAC, si un tel service est instauré. Autrement dit, je ne tiens pas particulièrement à ce que certaines catégories de personnes profitent d'un rabais pour le privilège d'atterrir à l'aéroport international de Toronto. Avez-vous une opinion générale à ce propos?

M. Pepler: Monsieur le président, j'aimerais affirmer que l'aviation générale ne refuse pas de payer des frais d'atterrissage en soi, mais s'oppose à l'augmentation pendant les périodes de pointe.

M. Collenette: Mais vous ne croyez pas que vos clients ou du moins les propriétaires d'aéronefs d'aviation générale devraient être disposés à payer le taux commercial courant ou être disposés à payer un taux plus élevé pour les périodes de pointe, étant donné les difficultés qu'occasionnent les périodes de pointe à des aéroports comme l'aéroport international de Toronto?

[Text]

• 1255

Mr. Pepler: No, sir. Mr. Chairman, the reason that we are against peak periods is because the principle behind the peak period chart is specifically to discourage movements at that time. It is a negative kind of approach: it is to discourage movements. We claim that by changing the procedure, by changing the system a little bit, there will not be this congestion as far as general aviation is concerned. The airlines working amongst themselves is another problem. But as far as general aviation aircraft are concerned, we do not have to cause so much congestion that somebody has to say: "Well, the only remedy for this problem is to charge a peak period fee." That is the crux of the problem, Mr. Chairman. This is a peak period fee that we claim is not necessary to solve the problem that they claim they have.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first I would like to deal with one point that Mr. Pepler mentioned. I do not know if he is aware of it but this matter of mandatory insurance has been discussed in many circles for quite a number of years. In fact, about four or five years ago, I was privileged to be on a panel at the Ontario Bar Association Convention that discussed that the matter of mandatory liability and accident insurance be imposed upon private and general aircraft and watercraft.

An hon. Member: What bar was that?

Mr. Benjamin: The Bar Association. I am not a lawyer, but it was an interesting exercise in light of the matter of mandatory insurance in one form or another that applies on the automobiles, trucks, buses and so forth using our roads.

How do you see that as being ultra vires of federal responsibility if the federal authority makes a condition of the licence the having of some reasonable and adequate amount of liability and accident insurance? Is that not within the jurisdiction of the federal authority?

Mr. Pepler: Mr. Chairman, the Department of Transport certainly has the authority to license air carriers and to put certain stipulations as to what the air carrier must do to supply a service to the public. The Department of Transport does not give an operating licence to private aircraft owners in the same way. The Department of Transport must issue operating certificates to those who conduct a commercial service. The Air Transport Committee of the CTC gives a charter after being satisfied that certain requirements are met. I can find nowhere in the Aeronautics Act, Mr. Chairman, where the Department of Transport is given the responsibility of making sure that private aircraft operators have a certain amount of insurance. We went through this and it just seems to us that Transport Canada may find out later on, should there be some court

[Translation]

M. Pepler: Non, monsieur. La raison pour laquelle nous nous opposons à un tarif supérieur pour les périodes de pointe, monsieur le président, est tout simplement parce que le principe utilisé pour le justifier est plutôt négatif, on vise à nous décourager d'atterrir ou de décoller à ces moments-là. Nous prétendons qu'on pourrait éviter un tel encombrement en modifiant quelque peu la procédure ou le système dans le cas de l'aviation générale. Pour ce qui est des grandes lignes aériennes, c'est une autre question, mais en ce qui concerne les aéronefs d'aviation générale, ils ne causent pas un encombrement au point qu'on puisse dire: «La seule solution à ce problème est d'exiger des frais supplémentaires pour les périodes de pointe.» C'est là le nœud du problème, monsieur le président. Il s'agit de frais exigés pour les périodes de pointe et nous prétendons qu'une telle mesure n'est pas nécessaire pour résoudre le problème que l'administration prétend avoir.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais d'abord traiter d'un point mentionné par M. Pepler. J'ignore s'il est au courant, mais depuis déjà bon nombre d'années on discute dans plusieurs milieux de la question de l'assurance obligatoire. En fait, j'ai eu le privilège il y a quatre ou cinq ans de participer à un groupe de discussion lors du congrès de l'Association du barreau de l'Ontario, où il a été question d'obliger les propriétaires d'embarcations et d'aéronefs privés et d'utilisation générale à obtenir une telle assurance responsabilité et accident.

Une voix: De quelle organisation s'agissait-il?

M. Benjamin: De l'Association du barreau. Je ne suis pas avocat, mais c'était une discussion très intéressante étant donné que l'assurance est obligatoire sous une forme ou une autre pour les automobiles, les camions, les autobus et autres véhicules qui parcourent notre réseau routier.

Comment pouvez-vous dire que le gouvernement fédéral outrepassera ses droits si une administration fédérale impose comme condition d'obtention d'un permis une assurance responsabilité et accident pour un montant raisonnable et suffisant? L'administration fédérale n'a-t-elle pas compétence pour fixer de telles conditions?

M. Pepler: Monsieur le président, le ministère des Transports a certainement l'autorité voulue pour octroyer des permis aux transporteurs aériens et pour leur imposer certaines conditions afin qu'ils assurent un service à la population. Cependant, ce n'est pas de la même manière que le ministère des Transports accorde des permis aux propriétaires d'aéronefs privés. Le ministère des Transports doit délivrer des certificats à ceux qui offrent un service commercial, mais c'est le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports qui accorde ensuite une charte après s'être assuré que certaines conditions sont satisfaites. Je ne vois aucune disposition dans la Loi sur l'aéronautique, monsieur le président, qui confie au ministère des Transports la responsabilité de s'assurer que les propriétaires d'aéronefs privés détiennent une police

[Texte]

action, that the Minister of Transport did not have the authority to make mandatory the carrying of insurance by private aircraft operators. We do not dispute the commercial aspect at all. We do not know that under the Aeronautics Act the Minister has that authority but not for private aircraft, sir.

Mr. Benjamin: It seems to me that this is something that the Canadian Owners and Pilots Association should be looking into because I do not think there is any doubt about it that the day is fast approaching in this area of both private and general aircraft as well as watercraft . . . , the same as it applies to motor vehicles. It is coming whether we like it or not, and what form it takes, who implements it is going to have to be dealt with.

Mr. Chairman, on the matter of fees . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, I am sorry. Mr. Pepler just wanted to . . .

Mr. Benjamin: I am sorry.

Mr. Pepler: I just want to clarify one thing, Mr. Chairman; thank you very much. I want to make it very clear that the Canadian owners and Pilots Association does recommend that everyone carry insurance. Our Board of Directors has gone on record as a matter of fact through resolution.

• 1300

We think it is ridiculous for anybody to be flying around in an aircraft without insurance. It is just that if everybody does have insurance, why should the Ministry of Transport decide to put through a certain amount of regulation, legislation, go to all the work of setting up files and what not, and thereby increase the over-all cost? This is going to be much more difficult than they think.

I heard the discussion the other evening. They said, well, what should the minimum be? If you are going to be operating out of Toronto International Airport, you had better carry a lot more insurance than if you have some seaplane up in the boondocks that you are only going to go fishing in. It is going to be difficult for Transport Canada to decide what a minimum amount of insurance should be for a type of aircraft for the area you are going to fly in.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: I appreciate that. I do not know of any private aircraft owner who does not have insurance. They would be highly irresponsible, even to their own families, if they did not have insurance. I would hope that the owners and pilots would come forward with something. Whether it is done by the provinces or federal or a combination of both, you had better be in there on the ground floor.

Mr. Chairman, on the matter of fees, what you have said in your evidence about the peak landing periods, peak hours—that is really a deterrent fee.

[Traduction]

d'assurance pour un certain montant. Nous avons examiné cette question et il nous semble que si jamais des poursuites sont intentées devant les tribunaux, Transports Canada pourrait découvrir que le ministre des Transports n'avait pas les pouvoirs nécessaires pour obliger les propriétaires d'aéronefs privés à acquérir une assurance. Nous ne nous y opposons aucunement en ce qui concerne les transporteurs commerciaux; nous savons que la Loi sur l'aéronautique donne ce pouvoir au ministre, monsieur, mais non pas en ce qui concerne les aéronefs privés.

M. Benjamin: Il me semble que la [Canadian Owners and Pilots Association] devrait étudier à nouveau la question, car je suis persuadé que dans un avenir très rapproché on verra s'appliquer aux aéronefs privés et généraux, tout comme aux embarcations, les mêmes conditions qu'aux véhicules automobiles. C'est un fait inéluctable, que nous le voulions ou non, et quelle que soit la formule adoptée, ou quel que soit l'organisme chargé de mettre le système en application.

Monsieur le président, en ce qui concerne les frais . . .

Le président: Je vous demande pardon, monsieur Benjamin, mais M. Pepler voulait simplement . . .

M. Benjamin: Je suis désolé.

M. Pepler: Je vous remercie beaucoup, je voulais simplement clarifier un point, monsieur le président. Je veux bien préciser que la [Canadian Owners and Pilots Association] recommande vraiment que tous et chacun soient protégés par une assurance. Notre conseil d'administration a même déjà adopté une résolution à cet effet.

À notre avis, il est ridicule que quelqu'un utilise un avion sans assurance. Mais si de fait, tout le monde a de l'assurance, pourquoi le ministère des Transports déciderait-il d'établir un certain nombre de règlements, de lois, et de se donner la peine de constituer des dossiers ou je ne sais quoi encore, augmentant ainsi les frais généraux? Cette tâche sera beaucoup plus difficile qu'on le pense.

J'ai entendu la discussion l'autre soir. Les agents se sont demandé quel devrait être le minimum. Si l'avion est utilisé à partir de l'aéroport international de Toronto, il serait préférable d'avoir beaucoup plus d'assurance que s'il s'agit d'un hydravion utilisé dans une région éloignée pour aller à la pêche seulement. Il sera difficile pour Transports Canada de décider quel sera le minimum d'assurance nécessaire pour un type quelconque d'aéronef selon la région d'utilisation.

Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Je comprends bien. Je ne connais aucun propriétaire d'avion privé qui n'ait pas d'assurance. Ils feraient preuve d'une grande irresponsabilité, même à l'égard de leur propre famille, s'ils n'avaient aucune assurance. J'aimerais bien que les pilotes et les propriétaires présentent une proposition. Que cela soit présenté par les autorités provinciales, fédérales ou conjointement, vous feriez bien d'être présent et d'avoir les deux pieds sur terre.

Monsieur le président, pour ce qui est des tarifs, de ce que vous avez dit dans votre témoignage à propos des périodes

[Text]

Mr. Pepler: Right.

Mr. Benjamin: Well, Liberal governments have been known to specialize in deterrent fees before, even on doctors and hospital bills. Have you any suggestions on some mechanism by which peak periods can be avoided, perhaps a mutual discussion between general aviation and the Ministry of Transport? Have you, in turn, tried to get the co-operation of your members on the peak period item?

Second, have you any figures on what is a reasonable user fee? What does it cost the average private-plane operator for landing fees, licence fees and gasoline taxes? Have you any ballpark figures on what it really costs, say, the average flying farmer or the average business man? What do you consider should be a reasonable share of the costs of operating our MOT airports, meteorological aids, navigational aids, air traffic control, etc.?

Do you think some kind of formula should be arrived at similar to the road users? They, through their licence fees, gasoline taxes, pay some share. They never do pay the total cost or, hell, nobody would be driving a car. If the aircraft owners paid the total cost of operating all those facilities that run up deficits of \$400 million and \$500 million in a year, if you made the user pay the total cost, nobody would be flying an airplane. What do you think would be a reasonable formula?

Mr. Pepler: Well, Mr. Chairman, I realize the time, and I want to make sure that I leave here on friendly terms with everyone, but I could actually spend 30 minutes on this subject alone.

We have been meeting with the Minister of Finance. We have been showing him figures on just how much general aviation is already contributing to the public purse—and this has to do with his 10 per cent excise tax on private aircraft, incidentally. We have convinced him that this should not be on because we are already paying so much. I would state, sir, that 15 per cent of our fuel costs finds its way into government coffers—15 per cent on that alone. I would certainly be glad to meet with you sometime and we will go over the others.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I have two questioners and it is past 1 o'clock. Mr. Lapointe and Mr. Mazankowski have asked for some brief questions. If it is agreeable, Mr. Lapointe.

M. Lapointe: J'aimerais faire un bref commentaire, monsieur le président... Car je ne voudrais pas que l'on croit que le document auquel s'est référé le témoin, le *Contingency Plan Study*, soit à la veille d'être mis en application. Il ne s'agit que

[Translation]

d'atterrissages nombreux, des heures de pointe... et je parle ici d'un tarif à effet préventif.

M. Pepler: Oui.

M. Benjamin: Eh bien, les gouvernements libéraux sont réputés avoir été des spécialistes des tarifs à effet préventif, même pour les médecins et les frais d'hospitalisation. Pourriez-vous proposer des moyens par lesquels les périodes de pointe pourraient être évitées, peut-être par une entente mutuelle entre l'aviation générale et le ministère des Transports? Avez-vous, pour votre part, tenté d'obtenir la collaboration de vos membres pour ce qui est des périodes de pointe?

Également, avez-vous des chiffres indiquant ce qui pourrait constituer un tarif raisonnable d'utilisation? Qu'en coûte-t-il à l'exploitant moyen d'un avion privé pour les frais d'atterrissage, les frais de permis et la taxe sur l'essence? Avez-vous des chiffres approximatifs indiquant ce qu'il en coûte vraiment en moyenne à l'agriculteur ou à l'homme d'affaires exploitant un avion? A votre avis, qu'est-ce qui constituerait une part raisonnable des frais d'exploitation des aéroports du ministère des Transports, des services météorologiques, des aides à la navigation, du contrôle du trafic aérien, etc?

Pensez-vous qu'on devrait adopter une formule quelconque, semblable à celle établie pour les utilisateurs des réseaux routiers? Les automobilistes, par leurs frais de permis et les taxes sur l'essence, défraient une partie des coûts. Bien sûr, ils ne paient pas toute la facture, car si c'était le cas, personne ne conduirait. Si les propriétaires d'avion payaient le coût total d'exploitation de toutes ces installations qui ont des déficits de 400 ou 500 millions de dollars par année, si l'utilisateur donc assumait tous ces frais, personne ne piloterait d'avion. A votre avis, qu'est-ce qui constituerait une formule raisonnable?

M. Pepler: Eh bien, monsieur le président, je vois l'heure qu'il est et je veux m'assurer de partir d'ici en bons termes avec tout le monde; mais en vérité, je pourrais parler pendant trente minutes sur cette seule question.

Nous avons tenu des rencontres avec le ministre des Finances. Nous lui avons présenté des chiffres indiquant dans quelle mesure les exploitants d'avions privés contribuent déjà au trésor public... au fait, il y a une taxe d'accise de 10 p. 100 imposée sur les avions privés. Nous l'avons convaincu de ne pas imposer d'augmentation puisque nous payons déjà beaucoup. Je préciserai, que 15 p. 100 de nos coûts de carburant sont versés directement dans les coffres du gouvernement... 15 p. 100 pour cette seule dépense. Je serais heureux de vous rencontrer un de ces jours et nous pourrions discuter des autres éléments.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Encore deux personnes veulent poser des questions et il est plus de 13 h. 00. M. Lapointe et M. Mazankowski ont demandé une brève intervention. Si tout le monde est d'accord, M. Lapointe a la parole.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I would like to make some brief comments... I would not like people to believe that the document quoted by the witness, the *Contingency Plan Study*, is on the verge of being implemented. It is only a study and I

[Texte]

d'une étude et je ne crois pas qu'on en vienne un jour à réglementer les périodes de pointe dans les aéroports au moyen de tarifs. Cela se fera plutôt au moyen de réglementations. Ce document est une étude et je ne voudrais pas qu'on pense que c'est une mesure qui est prête à être mise en application demain matin.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just a very short point, Mr. Chairman. As I see it, under the terms of this legislation, there is really no way in which we could insert a clause or an amendment which would in fact prevent the imposition of penalties for peak-period landings. So, Mr. Chairman, I think that the Canadian Owners Pilots Association is really at the mercy of the Ministry of Transport, given the latitude they will have under Clause 2 of this bill. Quite frankly, I just cannot see how any safeguards for general aviation could be inserted which would have the effect of preventing the imposition of these penalties. Am I correct in assuming that, Mr. Chairman, to Mr. Peppler?

Mr. Peppler: Mr. Chairman, I can only say that you know your business better than I do. It would seem to me that what you have stated is the fact, although I am sure that this Committee can make some very hard recommendations as to how the fees should be administered, because this could set a precedent.

Although I only mentioned one case, Mr. Chairman, that applies particularly to Toronto International Airport, it is conceivable that Transport Canada would use the same policy right across Canada—Vancouver, Montreal, Calgary, Winnipeg—and eventually the use of general aviation aircraft for utilitarian, practical purposes in order to help our industries have more employment, by using aircraft to increase the productivity of executive personnel, for instance. I think it could be a retrograde step. I think that what you say is correct, but because it is giving the Transport Canada authority to levy fees we are hoping that there could be some stipulations put in there.

Mr. Mazankowski: Mr. Peppler, could you suggest to the Committee some safeguards which we might be able to write into the bill to in fact give general aviation an opportunity to perhaps be consulted with, or provide some kind of a mechanism wherein the consultative process could take place? It is certainly not written into the bill. It may be implied.

I suppose that in most cases in the interests of promoting aviation, in the general sector as well as in others, it would probably be in the best interests for Transport Canada to carry on these kinds of consultations and negotiations. But I think what you are really concerned with on behalf of your organizations is the fact that there is nothing written into law which suggests that the consultation process has in fact got to take place. I am just wondering, given the fears you have expressed here and, of course, in your previous submission, if you might suggest to the Committee an amendment that might meet with the approval of the minister and his officials in order that we

[Traduction]

do not believe that one day peak periods in the airports will be regulated through fees. This would rather be done through regulations. This document is a study and I would not like people to believe that it could be implemented overnight.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Une brève remarque monsieur le président. A mon avis, en vertu des dispositions de la loi, il nous serait impossible d'inclure un article ou un amendement qui, de fait, préviendrait l'imposition de frais supplémentaires pour les atterrissages en période de pointe. Alors, monsieur le président, je suis d'avis que la *Canadian Owners Pilots Association* est véritablement à la merci du ministère des Transports, compte tenu de la discrétion qui lui sera accordée en vertu de l'article 2 de ce projet de loi. Pour parler franchement, je ne vois absolument pas comment on pourrait inclure un article protégeant l'aviation générale contre l'imposition de tels frais supplémentaires. Monsieur le président, M. Peppler me dirait-il si j'ai raison de penser ainsi?

M. Peppler: Monsieur le président, je ne peux que vous répondre que vous connaissez vos affaires mieux que moi. A mon avis, vous avez bien exposé les faits, bien que ce comité, j'en suis certain, pourrait faire de très fortes recommandations sur la façon d'administrer ces frais, car cela pourrait constituer un précédent.

Même si je n'ai fait état que d'un cas monsieur le président, touchant particulièrement l'aéroport international de Toronto, il est possible que Transports Canada décide d'appliquer la même politique partout au Canada. . . à Vancouver, Montréal, Calgary, Winnipeg. . . ce qui ralentirait tôt ou tard le recours à l'aviation générale pour des fins utilitaires et pratiques comme la création d'emplois dans nos industries et l'augmentation du rendement du personnel-cadre, par exemple. A mon avis, il s'agirait d'une mesure rétrograde. Selon moi, ce que vous dites est juste, mais puisque le projet de loi accorde à Transports Canada l'autorité d'imposer des frais, nous espérons que vous pourrez y inclure quelques précisions.

M. Mazankowski: Monsieur Peppler, pourriez-vous proposer à ce comité des mesures de protection que nous pourrions inscrire dans le projet de loi afin de donner à l'aviation générale la possibilité de travailler en consultation ou afin d'établir un mécanisme quelconque permettant la consultation? De telles mesures ne se trouvent certainement pas dans le projet de loi. C'est peut-être implicite.

Je présume que dans la plupart des cas, afin de promouvoir l'aviation dans le secteur privé comme dans les autres, il serait dans le meilleur intérêt de Transports Canada de tenir de telles consultations et de mener ces négociations. Mais si je ne m'abuse, au nom de vos organismes, vous vous préoccupez en fait de ce qu'il n'y ait absolument rien dans le projet de loi indiquant que le processus de consultation doit avoir lieu. Compte tenu des inquiétudes que vous avez exprimées ici et dans vos présentations précédentes évidemment, j'aimerais savoir si vous pourriez présenter à ce comité un amendement susceptible de recevoir l'approbation du ministre et de ses

[Text]

might be able to establish a mechanism that would in fact provide the kind of an opportunity about which we seem to be concerned here.

Mr. Peppler: Thank you, Mr. Chairman. We do have consultation with Transport Canada. Usually it is after the fact. Usually they decide what they are going to do and then come to us and ask if it is okay with us, or say that this is what they have decided to do but do we agree with certain changes. I am sure there will be consultation on this matter. What worries us though is that Transport Canada is in no way obligated to follow our recommendations. And you can see by the study—and this is a very comprehensive study; I am sure there were thousands of man-hours put on it by the experts—that they feel this is the way to go. And, quite frankly, our whole board of directors just shuddered at the thought that this would be allowed to go through.

• 1310

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am just seeking clarification, and I am sorry that I may be abusing the privileges here somewhat. But we are going to be going into clause-by-clause study, where we are really going to get down into the real nitty-gritty, and I think by virtue of the fact we have had a number of witnesses here that have expressed concern about certain inherent basic fundamentals in this bill that we are going to be trying to bring in some amendments which might make the piece of legislation more workable.

As I understand it, under Clause 2, merely by the stroke of a pen Transport Canada could amend the charges with respect to owners and operators of aircraft.

Mr. Lapointe: It is already like this, Mr. Chairman, in the old act.

Mr. Mazankowski: Yes, I appreciate that, but it also has created some problems. And because it is that way, Mr. Chairman, I am not sure whether it might not be well to insert a kind of feature which would prevent this kind of confrontation. I think perhaps there is a willingness on the part of aviation to work with Transport Canada, providing the mechanism is there, and I think it would be in the best interest of all concerned to work it out in such a manner that all aspects of the problem would be thoroughly aired and discussed. And it is really in that direction, Mr. Chairman, that I would hope the Committee might be able to address itself in seeking out a proper amendment that would comply with some of the fears that the COPA people have.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski, and thank you, Mr. Peppler, for appearing before us once again.

We will stand Clause 1 and this Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

fonctionnaires et qui nous permettrait d'établir un mécanisme vous offrant véritablement des possibilités qui semblent faire l'objet de nos préoccupations.

M. Peppler: Merci, monsieur le président. Nous sommes en consultation avec Transports Canada. D'habitude, la consultation se tient après coup. Généralement, les agents du ministère décident de leurs intentions puis ils viennent nous voir pour nous demander si nous sommes d'accord; ou encore, ils nous disent ce qu'ils ont décidé en nous demandant si nous approuvons certains changements. Je suis persuadé qu'il y aura consultation sur cette question. Toutefois, ce qui nous inquiète, c'est que Transports Canada n'est absolument pas obligé de suivre nos recommandations. Comme vous pouvez le voir dans l'étude... et il s'agit d'une étude très complète; je suis persuadé que des milliers d'heures-homme y ont été consacrées par les experts... les responsables du ministère pensent que c'est bien la voie à adopter. Pour être franc, tout notre conseil de direction frissonnait à la seule pensée que de telles mesures pourraient être adoptées.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne cherche qu'à obtenir des précisions et je suis désolé si j'abuse quelque peu des privilèges qui m'ont été accordés. Nous passerons bientôt à l'étude article par article où nous nous attaquerons vraiment aux détails et, du fait qu'un bon nombre de témoins soient venus nous exprimer leurs préoccupations à propos de certains éléments essentiels du projet de loi, je suis d'avis que nous tenterons de proposer les amendements qui rendront peut-être ce projet de loi plus acceptable.

Si je comprends bien, en vertu de l'article 2, Transports Canada pourrait, d'un simple coup de plume, modifier les tarifs imposés aux propriétaires et aux exploitants d'aéronefs.

M. Lapointe: C'est la situation qui prévaut déjà en vertu de l'ancienne loi, monsieur le président.

M. Mazankowski: Oui, je le reconnais, mais cela a également entraîné des problèmes. Puisqu'il en est ainsi, monsieur le président, je me demande s'il ne serait pas préférable de prévoir une disposition qui éviterait une telle confrontation. Les représentants de l'aviation privée sont peut-être disposés à collaborer avec Transports Canada, en admettant que le mécanisme de consultation existe, et selon moi, il serait dans l'intérêt de toutes les parties en cause de faire en sorte que tous les aspects du problème soient clairement établis et discutés. En ce sens, monsieur le président, j'espère que le Comité pourra tenter d'établir un amendement qui correspondrait à certaines des préoccupations des représentants de la COPA.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski, et merci également à M. Peppler qui a comparu devant nous une fois de plus.

Nous réservons l'article 1 et le Comité est ajourné jusqu'à prochaine convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Mr. John T. Keenan, Solicitor.

From the Canadian Owners and Pilots Association:

Mr. Bill Peppler, Manager.

De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes:

M. John T. Keenan, avocat.

De l'Association canadienne des propriétaires d'avions et des pilotes:

M. Bill Peppler, directeur.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Monday, February 6, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le lundi 6 février 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

CONCERNANT:

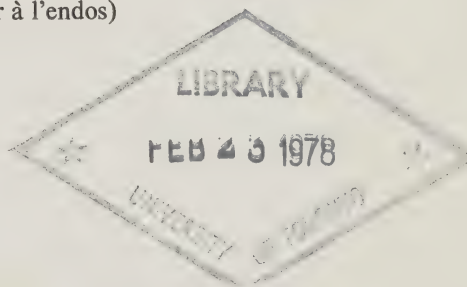
Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Allard	Daudlin
Benjamin	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Bussières	Flynn
Cadi�u	Forrestall
Condon	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Lapointe	McKenzie
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	McRae
Mazankowski	Murta
McCain	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, FEBRUARY 6, 1978
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Flynn, Lapointe, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae and Murta.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Chairman called Clause 1.

The witnesses answered questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 6 FÉVRIER 1978
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Flynn, Lapointe, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae et Murta.

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. M. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. R. Moffatt, directeur de la région de l'Ontario (Air), Planification des systèmes.

Le Comité reprend l'étude du bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le président met en délibération l'article 1.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, February 6, 1978

• 2014

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. We will resume consideration of Bill C-4, an Act to amend the Aeronautics Act. I would ask Mr. W. McLeish, Administrator, Canadian Air Transport Administration, to join me at the table, please. We also have Mr. R. Moffatt, Ontario Region, Air, Manager, Systems Planning. Since we have had several meetings on Bill C-4 and have heard a considerable number of witnesses, would it be the Committee's request that we go clause by clause or do you feel that further general discussions may be required on this bill? Mr. Flynn.

• 2015

Mr. Flynn: It would appear, Mr. Chairman, that we should be able to proceed cautiously and expeditiously clause by clause.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not sure whether we can proceed with general questions under the reference of Clause 1, or whether we can just throw it open for general discussion, but I think there are a number of questions that have arisen as a result of the testimony of the witnesses, which we have heard in the last two or three meetings, that I would think would require some amplification on the part of the officials. Perhaps we might proceed by way of general discussion for the time being and then if it is wise, we could move on to clause by clause. As I see it, we do not have sufficient numbers here in the Committee now to pass any clauses anyway. I would suggest that perhaps we might proceed with a general discussion. If we conclude that, then perhaps we can get into the specific clauses.

Perhaps, while I am on the subject, it might be worthwhile to hear from the Parliamentary Secretary in an official way to indicate the extent of the amendments that are going to be proposed by the government. I understand that there are two or three, maybe more amendments that are going to be proposed. He may be disposed to present those before the Committee so we will have an opportunity to look at them and that may, in effect, serve to reduce the amount of debate on the respective clauses. On that basis, Mr. Chairman, I would suggest that we proceed in a general way and maybe the Parliamentary Secretary might have something to add.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Then I will just call Clause 1.

On Clause 1 . . .

Mr. McKenzie had asked me to put his name down, but if it is all right with him, if he wants to hear from the Parliamentary Secretary before he comments, I could go right back to him once he has completed. Is that all right, Mr. McKenzie? Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 6 février 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum. Nous reprenons notre étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Je voudrais demander à M. W. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens, de s'approcher de la table. Nous avons également avec nous M. R. Moffatt, directeur des Services aériens pour la région de l'Ontario, Planification des systèmes. Puisque nous avons déjà consacré plusieurs séances à l'étude du Bill C-4, au cours desquelles un nombre considérable de témoins ont comparu, pensez-vous que nous pourrions passer à l'étude du bill, article par article, ou aimeriez-vous mieux prolonger la discussion générale? M. Flynn a la parole.

M. Flynn: J'ai l'impression, monsieur le président, que nous pourrions commencer tout doucement à étudier le bill article par article.

Le président: M. Mazankowski a la parole.

M. Mazankowski: J'ignore s'il vaut mieux passer à l'étude de l'article 1 ou prolonger la discussion générale, mais à mon avis les fonctionnaires pourraient certainement nous donner des renseignements plus détaillés au sujet de certaines questions qui découlent des témoignages des deux ou trois dernières séances. Nous pourrions peut-être nous limiter à une discussion générale pour l'instant avant de passer à l'étude du bill article par article. De toute façon, il n'y a pas assez de membres présents pour permettre l'adoption d'un article. Nous ferions mieux de procéder ainsi, à mon avis.

Peut-être le secrétaire parlementaire pourrait-il nous dire de façon officielle quels amendements seront proposés par le gouvernement. Si je comprends bien, il y en aura deux ou trois. Le secrétaire parlementaire pourrait nous en parler pour que nous puissions les discuter maintenant et faciliter ainsi l'étude des articles qui s'y rapportent. Poursuivons donc l'étude générale et cédon la parole au secrétaire parlementaire.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Passons donc à l'étude du premier article.

Au sujet de cet article . . .

M. Mackenzie m'avait demandé d'inscrire son nom à la liste, mais je lui demanderais de bien vouloir laisser la parole au secrétaire parlementaire avant de parler lui-même. Êtes-vous d'accord, monsieur Mackenzie? Bien. M. Lapointe a la parole.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

[Texte]

Je n'ai pas d'objection à ce qu'on commence par une discussion générale, mais comme nous ns déjà entendu plusieurs témoins et que les remarques faites à propos du bill se rapportent à des articles spécifiques de ce projet de loi, que ce soit au sujet des enquêtes, du zonage ou de la tarification, etc., il me semble que si on procédait article par article, cela nous permettrait d'être un peu plus ordonnés dans nos discussions, étant donné que nous ne pouvons pas réentendre tous les témoignages. Nous connaissons déjà tout ce qui a été dit. Alors, lorsque nous arriverons à l'étude de l'article 2, par exemple, si tel témoin a soulevé tel problème, nous pourrions à ce moment-là demander des précisions à nos témoins.

Concernant les amendements que nous sommes prêts à envisager pour ce projet de loi, je crois qu'il serait avantageux, si vous me le permettez, que je puisse les déposer auprès du Comité.

Il est proposé que l'article 2 du Bill C-4 soit modifié en retranchant la ligne 3, à la page 2, en la remplaçant par ce qui suit:

... propriétaires et exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'aéronefs pesant 5,700 kilogrammes ou moins ...

Des copies de ces amendements sont disponibles, monsieur le président, et elles pourront sans doute être distribuées aux membres du Comité.

• 2020

Nous avons également un amendement à l'article 4. and this amendment proposed at Clause 4 that Clause 4 of Bill C-4 be amended by striking out line 32 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

"in the manufacture or maintenance—"

It is the deletion of the word "design."

The Chairman: The Parliamentary Secretary has indicated that possibly if we went into clause by clause he would discuss the proposed amendments at that time. However, Mr. Mazankowski wanted possibly a brief period of discussion with regard to witnesses that we have had in the last couple of weeks. So maybe we could spend several minutes on general discussion and, if it is the Committee's desire, we could revert back and go into clause by clause and then make any interjections or interventions that the Committee so desires at that point. Is that agreed?

M. Lapointe: D'accord.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I have never been involved in anything so weird in my life, with this particular bill. Is the Parliamentary Secretary or Mr. McLeish telling this Committee that these two amendments are going to satisfy all these different people who have been writing us for the past year, The Air Transport Association of Canada, the Flying Farmers, COPA, the Canadian Council of Professional Engineers? And we got another piece of literature today from an aircraft owner, addressed to Jim Fleming, M.P., listing all his complaints. We have had more documents and more witnesses appearing ...

Mr. Lapointe: A point of order.

The Chairman: A point of order, Mr. Lapointe.

[Traduction]

I do not object to first of all having a general discussion, but since we have already heard a number of witnesses and since a number of the observations made concerning the bill deal with specific matters such as investigations, zoning and tariffs, I think we should proceed with the clause by clause study in an orderly fashion. After all, we cannot hear all the witnesses over again. Since we already know what has been said, we could simply ask our witnesses for additional information, if, for example, we need to know more about clause 2.

With your permission, I would like to file with the Committee the amendments we intend to bring forward.

We propose that clause 2 of Bill C-4 be amended by striking out line 5 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

ators of aircraft, except where aircraft weighs 5,700 kilograms or less, to deposit each year with

Copies of these amendments are available, Mr. Chairman, and they will no doubt be distributed to the members of the Committee.

We also have an amendment to Clause 4. Cet amendement propose que l'article 4 du Bill C-4 soit amendé en radiant la ligne 34 à la page 3, et en la remplaçant par ce qui suit:

«locaux utilisés pour la ...»

Il s'agit de supprimer le mot «design» dans le texte anglais.

Le président: Le secrétaire parlementaire nous a dit qu'il nous donnerait plus de renseignements au sujet de ces amendements si nous passions à l'étude du Bill article par article. Mais M. Mazankowski voulait tout d'abord parler brièvement des témoins qui ont comparu devant nous au cours des deux dernières semaines. Nous pourrions donc faire cela et, si c'est le désir du Comité, revenir à l'étude du Bill article par article, pour que tous les membres du Comité aient l'occasion de s'exprimer. Êtes-vous tous d'accord?

Mr. Lapointe: Agreed.

Le président: M. McKenzie a la parole.

M. McKenzie: Je n'ai jamais de ma vie vu quelque chose d'aussi bizarre. Le secrétaire parlementaire et M. McLeish nous disent-ils que les deux amendements que voilà vont satisfaire toutes les demandes qui nous ont été présentées par les divers témoins qui ont comparu devant nous au cours de l'année, tels que le Air Transport Association of Canada, Agriculteurs pilotes, la COPA et le Conseil canadien des ingénieurs? Aujourd'hui même un autre mémoire provenant d'un propriétaire d'avions a été envoyé à Jim Fleming, député fédéral, et nous avons reçu d'autres documents et d'autres témoins doivent comparaître.

M. Lapointe: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Lapointe invoque le Règlement.

[Text]

M. Lapointe: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je crois que je n'ai jamais mentionné que les deux amendements que je venais de présenter couvraient tous les témoignages que nous avons entendus depuis le printemps dernier. Je n'ai jamais dit cela lorsque j'ai déposé les amendements. J'ai tout simplement voulu répondre à la question de M. Mazankowski qui demandait quels étaient les amendements que nous entendions proposer. Je n'ai jamais dit que ces deux amendements-là pouvaient couvrir toutes les critiques qui ont été formulées par les témoins que nous avons entendus.

The Chairman: I believe Mr. Lapointe is correct. I think there will be other changes as we go on to clause by clause. This is a question and answer period. We have Mr. McLeish here to answer the questions that the members have and I hope that we would proceed that way. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Well, are there more amendments coming? Are we going to get two at a time or one at a time, or how is this going to be handled? We are supposed to sit down here and digest all this stuff all over again and see if it fits in with these two amendments. I have never dealt with a piece of legislation in this manner before.

It is rather obvious that this is a very poorly drafted piece of legislation. There was apparently very little or no consultation at all with any of these people, and it is quite obvious it is not acceptable to all these different flying groups across the country. I would suggest that this piece of legislation be withdrawn and properly drafted and these amendments, all the amendments, be submitted to the members so we can sit down and study them at a proper time period, not at a committee meeting like this. You are trying to push this bill through, which I do not agree with.

Mr. Condon: On a point of order.

The Chairman: Mr. Condon, on a point of order.

Mr. Condon: Yes, Mr. Chairman. I was under the impression this evening that we were going to discuss areas of this bill that we all have had concern about. I think Mr. McKenzie's views have been very critical, but if there are changes to be made I think presentations from both sides of this Committee have to be made so that changes can be made. The remarks certainly are not constructive at the present time. So if Mr. McKenzie would like to forfeit his time in questioning Mr. McLeish or questioning some of these things, I would be glad to take it.

• (2025)

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Condon. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I would like to ask Mr. McLeish—he has been involved in this; I imagine he was the original draftsman or the one responsible for it—I would like to hear his comments in light of all the criticisms. And it is not my criticisms that I am levelling; I am speaking on behalf of all those people who appeared here over the past year and made all these submissions. That is whom I am speaking for.

[Translation]

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I did not say that the two amendments I just presented covered all the requests we have heard since last spring. I made no such statement when I presented my amendments. I simply did so in answer to Mr. Mazankowski, when he asked what amendments we were going to bring forward. I at no time said that these two amendments were meant to cover the many requests for changes made by witnesses which had already appeared before you.

Le président: M. Lapointe a raison, à ce qu'il me semble. D'autres modifications seront proposées lors de l'étude du Bill article par article. Pour l'instant, nous posons toujours des questions générales et M. McLeish est là pour répondre à vos questions. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Y aurait-il d'autres amendements? Va-t-on nous les présenter un ou deux à la fois? Sommes-nous censés étudier tous les témoignages déjà entendus pour voir si les deux amendements proposés tiennent compte des changements exigés par les témoins? C'est la première fois qu'on procède ainsi en étudiant un bill.

Il est assez évident que cette loi a été mal rédigée. On a consulté très peu ou pas du tout les parties intéressées, et il est évident que le Bill ne sera pas acceptable partout au pays. Je propose donc que le Bill soit retiré pour être rédigé de nouveau et que tous les amendements qui s'y rapportent soient présentés par la suite pour que nous puissions les étudier en bonne et due forme, et non pas au cours d'une séance régulière du Comité. On essaie d'accélérer l'adoption du bill, et je n'aime pas cette tactique.

M. Condon: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Condon a la parole.

M. Condon: Monsieur le président, j'avais l'impression que nous allions discuter ce soir les parties du bill qui nous posaient des problèmes. M. McKenzie a beaucoup critiqué notre façon de procéder, mais si nous voulons changer notre façon d'étudier ce bill, il faudrait que les deux côtés de la table aient l'occasion de se faire entendre. Les critiques de M. McKenzie ne nous aident pas beaucoup, et s'il veut bien me céder son temps au lieu de poser des questions à M. McLeish, j'en serai fort content.

Le président: Merci, monsieur Condon. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je voudrais interroger M. McLeish. Il est très au courant de la question puisqu'il est à l'origine de la rédaction de ce projet de loi. Je voudrais connaître ce qu'il pense de toutes les critiques qui ont été adressées à ce bill. Il ne s'agit pas des critiques que j'ai à faire mais de celles des témoins qui ont comparu devant ce Comité au cours de l'année dernière et nous ont présenté des rapports. Ce n'est pas en mon nom que je parle.

[Texte]

I do not know whether this couple of amendments and the other amendments that are coming are going to straighten out this poorly drafted piece of legislation. And I would like to ask Mr. McLeish, is he prepared to withdraw this bill and draw up a proper piece of legislation which is going to be acceptable to members on this side of the House, and to answer all the criticisms in all these documents we have been receiving for the past year?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transport Administration): Mr. Chairman, the briefs presented by the aviation associations left the impression that they thought the amendments proposed in Bill C-4 are intended to provide the Minister with authority to make regulations with respect to charges or various services provided by the department of Transport. But in fact, the Minister has such authority under the existing sections in the Act and the intention of the clauses in Bill C-4 is to enable the Department to collect those charges that have been levied under the Air Services Fees Regulations, which are enabled by the Act at present.

So I believe there has been considerable misunderstanding by the associations that have submitted briefs with respect to Bill C-4.

Mr. McKenzie: Have you had any consultations with any of these groups over these amendments?

Mr. McLeish: We do not have consultations with respect to a bill that is before Parliament. We have had extensive consultations with respect to the various charges that are now imposed under the enablement of the Act as it is now worded. And we have consultations going on with respect to new charges which are also enabled under the Act as it is now worded.

But with respect to the clauses here, which are intended to make it possible for the Department to collect charges that have been levied and that remain unpaid, no, there have been no consultations.

Mr. McKenzie: Well, you said there are going to be new consultations.

Mr. McLeish: There are consultations going on at all times with respect to the costs to be shared by the various elements of the aviation industry and the plans of the Department to increase the charges over a period of time until there is a reasonable level of cost recovery for the services that are provided.

Mr. McKenzie: Well, are these consultations to do with this bill, Bill C-4?

Mr. McLeish: These consultations are not with respect to this bill. The consultations are with respect to the charges that the Department has decided are necessary for the services provided to the various elements of the aviation public. The clauses here are intended to make it possible to collect the charges where the individual or the company billed has not paid.

Mr. McKenzie: Well, is it the Chairman's intention for us to go through this bill clause by clause, and the amendment too, those here to-night and more coming? Then are we going to

[Traduction]

Je ne sais pas si ces deux amendements ainsi que les autres amendements à venir pourront renforcer ce projet de loi qui, selon moi, laisse beaucoup à désirer. Je voudrais également demander à M. McLeish s'il est prêt à retirer ce bill et à rédiger un nouveau texte de loi qui sera acceptable pour les députés de notre côté de la Chambre. Est-il prêt à répondre aux critiques contenues dans les documents qui nous ont été présentés au cours de l'année dernière?

Le président: Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens): Monsieur le président, d'après les mémoires des associations aéronautiques, il semble que les amendements proposés au Bill C-4 doivent conférer au ministre le pouvoir d'établir des règlements relativement aux taxes ou aux divers services fournis par le ministère des Transports. En réalité, la loi actuelle confère déjà ce pouvoir au ministre et les articles du Bill C-4 visent à permettre au ministère de percevoir les taxes qui ont été perçues en vertu des règlements sur les frais des services aériens, règlements actuellement mis en vigueur en vertu de la loi.

Je crois donc qu'il y a eu un très grand malentendu de la part des associations qui ont présenté des mémoires au sujet du Bill C-4.

M. McKenzie: Avez-vous consulté ces groupes au sujet de ces amendements?

M. McLeish: Nous ne procédons pas à des consultations lorsqu'il s'agit d'un bill dont le Parlement est saisi. Nous avons organisé de nombreuses consultations au sujet des taxes diverses qui sont imposées en vertu de la présente loi. D'autre part, des consultations sont actuellement en cours quant aux nouvelles taxes qui sont également mises en vigueur en vertu de la présente loi.

Mais en ce qui concerne les articles dont nous parlons, il s'agit de permettre au ministère de percevoir les taxes qui ont été imposées mais n'ont pas encore été payées. Il n'y a pas eu de consultation à cet effet.

M. McKenzie: Vous avez dit que de nouvelles consultations devaient avoir lieu.

M. McLeish: Des consultations sont actuellement en cours, au sujet des coûts qui doivent être partagés par les divers secteurs de l'industrie aéronautique. On discute également des plans du ministère d'augmenter les taxes pendant une durée déterminée, jusqu'à ce que le gouvernement ait été remboursé à un niveau raisonnable pour les services fournis.

M. McKenzie: Ces consultations ont-elles un rapport avec ce projet de loi, le Bill C-4?

M. McLeish: Ces consultations n'ont rien à voir avec ce bill. Les consultations portent sur les taxes que le ministère a décidé d'imposer pour les services rendus aux divers secteurs de l'industrie aéronautique. Les articles dont nous parlons visent à permettre de percevoir les taxes que les individus ou les sociétés n'ont pas encore payées.

M. McKenzie: Le président souhaite-t-il que nous passions à l'étude article par article de ce projet de loi et des amendements, ceux qui nous sont présentés ce soir et les autres à

[Text]

see whether it is satisfactory to all these people? Is that our intention? There were witnesses here last week; I do not know whether any of these amendments are going to satisfy them. Are you having consultations as an example with the City of Thunder Bay who appeared here last week? Are we going to deal with their particular problems? How are we going to handle the concerns that they stated here last week?

• 2030

Mr. McLeish: Mr. McKenzie, I was speaking to the clauses dealing with charges. I had not spoken to the zoning aspects of the bill that come later on. I assumed that you were dealing primarily with the briefs that had been presented by the associations on the clauses concerning the charges and fees that can now be imposed under the present act but for which we are strengthening the ability of the department to collect.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, you are putting us in an untenable position that we are supposed to sit down here and digest all this tonight. I find this rather an odd way of dealing with the bill, especially one with these many complaints. We can only go along with one clause at a time and if it does not cover any of the complaints, then—I do not know, we could be here for weeks and months going through this bill this way.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman. I have had some representations as obviously have many of the members of this Committee and Mr. McLeish, I would like to make a statement based on a criticism of the bill by the Ontario Flying Farmers and perhaps you could clarify. There are two questions. The first one is about page 2, Proposed Section 5.(2), (3) and (4). They state:

The Ontario Flying Farmers doubt the necessity of this regulation being imposed on private aircraft. The cost of imposing registering and de-registering liens, securing Bonds, et cetera, would, unless the DOT can prove that substantial amounts of money are being lost under the current methods of collections be an extremely time consuming and costly procedure.

Aircraft changing hands daily would necessitate endless title searching for possibly minimal amounts of money.

Commercial operations however may be a different matter where individual aircraft may accumulate substantial sums of money and warrant such action. However we are sure the commercial operators will defend their own interests. But we do restate our own position that this legislation is not in the best interests of private aviation.

[Translation]

venir? Ensuite, allons-nous chercher à savoir si tous les intéressés en sont satisfaits? Est-ce notre intention? Des témoins ont comparu ici la semaine dernière; je ne sais pas s'il y a des amendements ici qui vont leur convenir. Est-ce que vous avez entrepris des consultations avec, par exemple, les représentants de la ville de Thunder Bay qui sont venus ici la semaine dernière? Allez-vous vous occuper de leurs problèmes particuliers? Qu'allez-vous faire pour réponse aux préoccupations dont ils nous ont fait part ici, la semaine dernière?

M. McLeish: Monsieur McKenzie, je ne parlais que des articles se rapportant aux taxes. Je ne parlais pas du tout des dispositions qu'on trouve plus loin dans le projet de loi et qui touchent le zonage. J'ai présumé que vous parliez plus particulièrement des mémoires qu'ont déposés diverses associations sur les articles se rapportant aux taxes, taxes qui peuvent être perçus en vertu de la loi actuelle, mais pour lesquels nous aimerions que le ministère ait plus de pouvoirs pour faciliter l'imposition.

M. McKenzie: Monsieur le président, vous nous mettez dans une position intenable, puisque nous sommes censés nous asseoir ici et digérer tous ces documents ce soir. Je trouve que c'est une façon assez bizarre de traiter le projet de loi, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un projet de loi qui a engendré autant de plaintes. Nous ne pouvons étudier qu'un seul article à la fois et si nous n'examinons pas toutes les plaintes, alors... je ne sais pas, mais il se pourrait que nous soyons ici pendant des semaines ou des mois si nous procédons de la sorte.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. M. Condon.

M. Condon: Merci, monsieur le président. J'ai reçu certaines représentations tout comme évidemment de nombreux membres de notre Comité et j'aimerais, monsieur McLeish, faire une déclaration qui repose sur des critiques formulées sur le projet de loi par l'Association des agriculteurs-pilotes de l'Ontario et au sujet desquelles j'aimerais quelques précisions. Il y a deux questions. D'abord, une question qui se rapporte à la page 2, article proposé 5(2), (3) et (4). Les agriculteurs déclarent:

Les agriculteurs-pilotes de l'Ontario doutent de la nécessité d'imposer une telle réglementation dans le cas d'avions privés. Les coûts perçus pour enregistrer et désenregistrer les privilèges, les coûts d'obtenir une garantie, etc., à moins que le ministère des Transports ne puisse démontrer qu'il perd des sommes importantes à cause des méthodes actuelles de perception, représenteraient une grande perte de temps et d'argent.

Les avions qui changent de mains tous les jours demanderaient des recherches sans fin de titres de propriété alors que des sommes minimes sont en jeu.

Toutefois, il se peut bien que les services aériens commerciaux constituent une question tout à fait différente puisqu'un avion pourrait accumuler des arriérés importants et ainsi forcer de telles mesures. Toutefois, nous sommes convaincus que les transporteurs commerciaux sauront défendre leurs intérêts. Nous voulons néanmoins répéter que notre propre

[Texte]

Now, I would like to go to that first paragraph and I wonder if you would have the information on:

The cost of imposing registering and de-registering liens . . .

Have you any cost factor on that and how much the DOT may have lost by now having this part in the legislation?

Mr. McKenzie: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie on a point of order.

Mr. McKenzie: Is this the Ontario Flying Farmers? It is one I have missed.

The Chairman: I believe the Clerk had circulated—that letter. Most of the members said they had received it. If Mr. Condon has no objection, we could perhaps have it xeroxed and get you a copy. Mr. McLeish.

Mr. McLeish: As I understand the question, it relates to page 2 starting at line 11.

Mr. Condon: Yes, that is right.

Mr. McLeish: With respect to small aircraft under 12,500 pounds, these aircraft would be excluded and these are the type of aircraft that the Ontario Flying Farmers operate.

Mr. Condon: Obviously they must have some concern. They would not be sending this deputation to me if it were just for that size of aircraft, or they must have larger aircraft obviously.

• 2035

Mr. McLeish: I believe I can assure you that it is very rare to find a flying farmer with an aircraft that weighs more than 12,500 pounds. The aircraft they use are, generally speaking, certificated under Part 23 of the Air readiness Requirements, which relates specifically to aircraft under 12,500 pounds.

Mr. Condon: So you do not really think that should be a concern then?

Mr. McLeish: With this amendment, I do not believe it would be a concern for them. In any case, I also would like to point out that we believe this will be generally applicable to large accounts and large airplanes and not to smaller aircraft and small accounts.

The Chairman: Mr. McCain, on a point of order.

Mr. McCain: I do not have a copy of that letter. Are these spray planes or pleasure planes? What type of plane are we referring to in respect of these flying farmers?

Mr. Condon: I would suggest these would be pleasure planes.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Condon.

Mr. Condon: That clarifies the first paragraph. What about the second paragraph:

[Traduction]

position est que le présent projet de loi n'a pas été formulé dans les intérêts de l'aviation privée.

J'aimerais maintenant revenir au premier paragraphe et je me demande si vous pourriez me donner des renseignements sur:

Les coûts perçus pour enregistrer et désenregistrer les privilèges . . .

Avez-vous une évaluation des coûts à cet égard et pouvez-vous me dire combien le ministère des Transports a perdu parce qu'une telle disposition n'existait pas dans la loi?

M. McKenzie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: S'agit-il des Agriculteurs-pilotes de l'Ontario? Cela m'a échappé.

Le président: Je crois que le greffier a distribué . . . nous en avons parlé il y a quelques réunions . . . la lettre en question. La plupart des députés ont dit l'avoir reçue. Si M. Condon n'a aucune objection, nous pourrions peut-être la photocopier et vous en auriez ainsi une copie. Monsieur McLeish.

M. McLeish: Si j'ai bien compris la question, elle porte sur la page 2, à compter de la ligne 11.

M. Condon: Oui, c'est exact.

M. McLeish: Dans le cas des petits aéronefs, ceux en deçà de 12,500 livres sont exclus et c'est le type d'aéronef qu'utilisent les agriculteurs-pilotes de l'Ontario.

M. Condon: Mais il doit certainement avoir des raisons de s'inquiéter. Ils ne feraient pas appel à moi si les dispositions ne visaient que les aéronefs de cette taille; ou encore évidemment, ils ont peut-être de plus gros avions.

M. McLeish: Je crois pouvoir vous assurer qu'il est très rare de trouver un agriculteur-pilote qui a un avion qui pèse plus de 12,500 livres. Les avions qu'ils utilisent sont, en règle générale, accrédités en vertu de la partie 23 des normes de navigabilité qui visent expressément les aéronefs de moins de 12,500 livres.

M. Condon: Vous ne croyez donc pas qu'ils aient raison de s'inquiéter?

M. McLeish: Dans le cas de cet amendement, je ne le crois pas. De toute façon, j'aimerais également faire remarquer que nous croyons que ces dispositions s'appliqueront d'une façon générale aux comptes importants, aux gros avions et non pas aux petits avions et aux petits comptes.

Le président: M. McCain invoque le Règlement.

M. McCain: Je n'ai pas copie de cette lettre. S'agit-il d'avions vaporisateurs ou d'avions de loisirs? De quel type d'avion s'agit-il lorsqu'on parle des agriculteurs-pilotes?

M. Condon: Je dirais qu'il s'agit d'avions de loisirs.

M. McCain: Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Condon.

M. Condon: Voilà pour le premier paragraphe. Maintenant au sujet du deuxième paragraphe:

[Text]

Aircraft changing hands daily would necessitate endless title searching for possible minimal amounts of money.

When you mention small amounts of money, what is a small amount of money and what is a large amount of money?

Mr. McLeish: Our major concern that led to the drafting of these clauses deals with large amounts of money in the hundreds of thousands of dollars, as a matter of fact running into millions, with respect to certain large aircraft carriers.

Mr. Condon: So again you can say, in answer to this letter, their fears are unfounded.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Condon: Now on page 3, (2) Paragraphs 6(1)(c) and (d), paragraph (c), although the portion of the act with which we are concerned is not new:

the licensing, inspection and regulation of all aerodromes and airports;

we do object to any suggestion that all aerodromes be licensed. Private airstrips of the nature of the flying farmers would again be administrative headaches due to the fact that some flying farmers do not make any kind of permanent airstrip but use any suitable location on their farm which has the advantage of not tying up valuable crop land for runways.

Will these particular airstrips fall under this category?

Mr. McLeish: No, they will not. It was never intended to apply to them. They have had dispensation with respect to this for well over a decade and this would be continued.

Mr. Condon: I think, Mr. Chairman, if I may say so to Mr. McLeish, this brings up a point on which Mr. McKenzie had a criticism. If some of these people in these flying clubs, not just the Ontario flying farmers but the Canadian flying farmers, had been advised of this properly maybe some of these things would not happen.

The Chairman: Order, please, Mr. Condon.

Mr. McKenzie on a point of order?

Mr. McKenzie: It is not a point of order. Would you put me on the list again for the second round?

The Chairman: Oh, fine. I am sorry, Mr. Condon.

Mr. Condon: Perhaps there should be clarification on these things at the beginning when a bill is being presented, and maybe that is our job. It is too bad we have to get people all upset about these things unnecessarily.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Really what is being changed there is the word "air stations" to "airports", and it really is just modern-

[Translation]

Les avions qui changent de mains tous les jours demanderaient des recherches sans fin des titres de propriété alors que des sommes minimales sont en jeu.

Lorsque vous parlez d'une petite somme, pouvez-vous me dire ce qui constitue une petite somme par opposition à une grosse somme d'argent?

M. McLeish: Notre préoccupation principale, celle qui nous a portés à formuler ces articles, porte sur de grosses sommes d'argent, des centaines de milliers de dollars et même, dans certains cas, des millions que nous doivent certains gros transporteurs aériens.

M. Condon: Donc encore une fois vous pouvez dire en réponse à la présente lettre, que les craintes qu'on y exprime sont sans fondements.

M. McLeish: C'est exact.

M. Condon: Maintenant à la page 3, (2) alinéas 6(1) (c) et (b), on dit à l'alinéa (c), bien que cette partie de la loi qui nous intéresse ne soit pas nouvelle:

L'inspection et la réglementation de tous les aérodromes et aéroports;

nous ne nous opposons pas à l'idée que tous les aérodromes obtiennent un permis. Les pistes d'atterrissage privées du genre qu'utilisent les agriculteurs-pilotes engendreraient des problèmes administratifs parce certains agriculteurs-pilotes n'installent aucune piste permanente, mais utilisent tout endroit qui convient sur leur propriété, ce qui a l'avantage de ne pas éliminer des champs de grande valeur pour en faire des pistes.

Ce genre de piste va-t-il tomber dans cette catégorie?

M. McLeish: Non, pas du tout. Nous n'avons jamais eu l'intention de les viser. Les agriculteurs-pilotes ont reçu une dispense à l'égard de ce genre de piste depuis plus de 10 ans et celle-ci continuera.

M. Condon: Je crois, monsieur le président, si vous me permettez de le dire à M. McLeish, sa réponse soulève un point que M. McKenzie a déjà critiqué. Si certains des membres des clubs d'aviation pas seulement les agriculteurs-pilotes de l'Ontario, mais les agriculteurs-pilotes du Canada avaient été bien renseignés au sujet de ce projet de loi, nous ne serions pas témoins de telle critiques.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Condon.

Monsieur McKenzie invoque le Règlement?

M. McKenzie: Je n'invoque pas le Règlement. Je veux simplement que vous m'inscriviez sur votre liste pour le deuxième tour.

Le président: Parfait, excusez-moi, monsieur Condon.

M. Condon: On devrait peut-être apporter plus de précisions dès le début, lorsque le projet de loi est déposé et cela nous regarde peut-être. Il est regrettable d'inquiéter les gens inutilement.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: En réalité, ce que nous changeons c'est l'expression «stations aéronautiques» pour «aéroports», en fait nous

[*Texte*]

izing the lexicon. It is not changing anything that is in the act now.

Mr. Flynn: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flynn, on a point of order.

Mr. Flynn: May I ask Mr. McLeish if this is related to the civilian air authority or of the European act that covers, for instance, British airports?

The Chairman: I am sorry, Mr. Flynn, but that is not a point of order. I will put your name down here and right after Mr. Mazankowski you can pose your questions.

Mr. Flynn: It is a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: No, that is a question for the witness.

Mr. Flynn: This is a definition by Mr. McLeish.

The Chairman: Order, Mr. Flynn.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well Mr. Chairman, I . . .

Mr. Flynn: You are cutting me off here without any authority to do so, Mr. Chairman. I think he is the one to answer whether, what he is . . .

The Chairman: Mr. Flynn, I will put your name down for questioning and that will be a question to the witness. It is not a point of order, and I will recognize Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly do not have any objections to getting the clarification but, mind you, I certainly would not want to question your ruling either.

• 2040

Mr. Flynn: I would not mind.

Mr. Mazankowski: You certainly will not find the members on this side uncooperative.

Mr. Flynn: I think that was a reasonable question.

Mr. Mazankowski: We shall certainly await with interest the line of questioning that Mr. Flynn will pursue.

I wanted to ask Mr. McLeish some general questions. I believe you were here, sir, and followed the presentation of the very excellent brief of the Canadian Air Line Pilots Association and the points that they had made. Could you describe your reaction to their proposal? Could we not speed up the process of establishing the independent investigative board that they suggested, having due regard to the very effective arguments they placed before this Committee in favour of that approach? What is the feeling of the Ministry of Transport on this? Is there any intention of speeding up the process or are we going to maintain the status quo? Just what hope might we have of this becoming a reality?

Mr. McLeish: We were impressed by the brief presented by the Canadian Air Line Pilots Association. It was well structured, well thought out, and listed all the points on which the Association has a different perspective from the one expressed in the position paper that was published by the Minister in

[*Traduction*]

modernisons la terminologie. Nous ne changeons rien qui ne soit déjà dans la loi.

M. Flynn: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flynn.

M. Flynn: Puis-je demander à M. McLeish si cette modification relève de l'autorité aéronautique civile ou découle de la loi européenne qui régit par exemple les aéroports britanniques?

Le président: Je regrette, monsieur Flynn, mais vous n'invoquez pas le Règlement. Je vais inscrire votre nom ici tout de suite après celui de M. Mazankowski, et vous pourrez poser vos questions.

M. Flynn: J'ai invoqué le Règlement, monsieur le président.

Le président: Non, vous posiez une question qu témoin.

M. Flynn: Je demandais une définition à M. McLeish.

Le président: À l'ordre, monsieur Flynn.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Eh bien, monsieur le président, je . . .

M. Flynn: Vous me coupez la parole sans en avoir la moindre autorité, monsieur le président. Je crois qu'il revient au témoin de dire s'il est . . .

Le président: Monsieur Flynn, je vais inscrire votre nom sur ma liste et vous n'aurez qu'à poser vos questions au témoin. Vous n'invoquez pas le Règlement et j'accorde la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne m'oppose certainement pas à obtenir des précisions, mais j'ajouterai que je ne veux certainement pas mettre en doute votre décision.

M. Flynn: Je n'y verrais pas d'inconvénient.

M. Mazankowski: Vous ne trouverez certainement pas les députés de ce parti-ci non coopératifs.

M. Flynn: Je trouve que c'était une question raisonnable.

M. Mazankowski: C'est avec intérêt que nous attendrons les questions que posera M. Flynn.

J'aimerais poser quelques questions générales à M. McLeish. Je crois que vous étiez présent, monsieur, lors de la présentation d'un excellent mémoire par l'Association canadienne des pilotes de ligne et que vous connaissez les arguments qu'elle a fait valoir. Pourriez-vous me donner votre réaction à sa proposition? Ne pourrions-nous pas accélérer la création d'une commission d'enquête autonome telle qu'elle l'a proposé, compte tenu des arguments très persuasifs qu'elle a fait valoir devant notre Comité en faveur d'une telle approche? Qu'en pense le ministère des Transports? Avez-vous la moindre intention d'accélérer le processus ou allons-nous en rester où nous sommes? Quelle chance y a-t-il que cette proposition devienne réalité?

M. McLeish: Nous avons été impressionnés par le mémoire présenté par l'Association canadienne des pilotes de ligne. Celui-ci était bien structuré, bien pensé et énumérait tous les points au sujet desquels les membres de l'Association ont une perspective différente de celle qu'on trouve exprimée dans

[Text]

August for the purpose of consulting with those who wish to have an input into any legislation that was drafted respecting an independent accident-investigation body.

I would say that we have received briefs from others in addition to the Canadian Air Line Pilots Association. We have examined these and we are in consultation with other departments through the inter-departmental processes and a bill is now being drafted that is intended to introduce an independent, transportation accident commission.

In respect of the timing, I cannot speak to that since this then gets into government priorities, but I can assure you that the points made by the Canadian Air Line Pilots Association have been given considerable deliberation. As a matter of fact, I have had the pleasure of talking to them before and since they presented their brief. I feel they have done a very fine job in presenting their points of view.

Mr. Mazankowski: Could you tell the Committee whether this board would encompass all modes of transportation or would it be primarily applicable to the air mode?

Mr. McLeish: No, it is intended to encompass all modes.

Mr. Mazankowski: I see.

Let me go on to another subject. The Canadian Owners and Pilots Association also presented additional views on this subject last week, particularly respecting the implications of the document entitled, "Contingency Plan Study Toronto International Airport". Bearing in mind that it has been suggested that this is simply a study and not policy as such, I wonder, Mr. McLeish, if you could elaborate on the status of this particular study and what your reaction would be to the position that was put forth by the Canadian Owners and Pilots Association respecting the penalty as I believe they called it, for using the facilities in the Toronto International Airport at peak periods.

• 2045

Mr. McLeish: Yes, Mr. Mazankowski; a Toronto-Malton contingency plan was put out in draft form last year for consultation with all interested parties, and we have been having dialogue with many of the interested parties with respect to the various alternatives proposed that might serve to alleviate the congestion at peak periods at Malton Airport. I would stress that the alternative of charging additional landing fees at peak periods to general aviation was one of the alternatives proposed by those who conducted the study. It is not our intention to adopt this posture. We feel that if there is a need to control the periods at which general aviation enters into a very busy terminal area, this should preferably be done after appropriate consultation under the regulatory powers the Minister has under the act.

Mr. Mazankowski: Then, the proposal as was quoted in, I believe, recommendation number 6—that by 1982 the mini-

[Translation]

l'exposé de principes publié par le ministre au mois d'août aux fins de consultation avec les personnes intéressées à contribuer à tout projet de loi qui serait éventuellement rédigé sur un organisme autonome d'enquête sur les accidents.

J'ajouterai que nous avons reçu des mémoires en plus de celui de l'Association canadienne des pilotes de ligne. Nous les avons examinés et nous avons entrepris des consultations avec les autres ministères par le truchement interministériel; nous rédigeons actuellement un projet de loi en vue de créer une commission autonome qui enquêterait sur les accidents de transport.

Pour ce qui est du temps nécessaire, je ne saurais vous répondre puisqu'il s'agit là de priorités gouvernementales, mais je puis vous assurer que les points mis de l'avant par l'Association canadienne des pilotes de ligne ont fait l'objet de délibérations poussées. Je dirais même que j'ai eu le plaisir de rencontrer les représentants de l'Association avant qu'ils ne présentent leur mémoire et depuis. J'estime que ceux-ci se sont très bien acquittés de la tâche de présenter leurs points de vue.

M. Mazankowski: Pourriez-vous dire au Comité si la commission en question engloberait tous les modes de transport ou s'appliquerait particulièrement au transport aérien?

M. McLeish: Non, il est prévu que la commission s'intéresserait à tous les modes de transport.

M. Mazankowski: Je vois.

Passons à un autre sujet. La *Canadian Owners and Pilots Association* a également présenté ses opinions sur le sujet la semaine dernière, surtout en ce qui concerne les répercussions d'un document intitulé «*Contingency Plan Study, Toronto International Airports*». Compte tenu du fait qu'on a laissé entendre qu'il ne s'agissait que d'une étude et non pas d'une politique comme telle, je me demande, monsieur McLeish, si vous pourriez nous donner plus de détails sur l'avenir de cette étude ainsi que sur votre réaction face à la position mise de l'avant par la *Canadian Owners and Pilots Association* au sujet de ce qu'ils ont appelé je crois les sanctions imposées à ceux qui utilisent les installations de l'aéroport international de Toronto aux heures de pointe.

M. McLeish: Oui, monsieur Mazankowski: l'ébauche d'un plan de rechange pour l'aéroport Toronto-Malton a été distribuée l'an dernier aux fins de consultation avec toutes les parties intéressées et le dialogue se poursuit avec les intéressées au sujet des diverses possibilités proposées en vue de diminuer la congestion aux heures de pointe à l'aéroport de Malton. Je tiens à souligner que la possibilité de demander aux avions privés des droits supplémentaires d'atterrissage aux heures de pointe était l'une des possibilités proposées par les rédacteurs de l'étude. Il n'est pas de notre intention d'adopter cette position. Nous estimons que s'il est nécessaire d'exercer un contrôle sur les moments auxquels les avions privés peuvent utiliser un aéroport très occupé, il est préférable de ne le faire qu'après la tenue des consultations appropriées en vertu des pouvoirs de réglementation que la loi accorde au ministre.

M. Mazankowski: Donc la proposition qui a été citée je crois comme étant la recommandation numéro 6 pour une

[Texte]

mum fee could be anywhere between \$25 and \$50 during peak periods—you are saying now, sir, has been rejected?

Mr. McLeish: We are still in the process of reviewing the alternatives and the comments we have received from all interested parties, and it is not the intention of officials to adopt that particular alternative.

Mr. Mazankowski: I was interested in your statement that, through consultations, you have been dealing with this study; according to COPA, the consultations have been very minimal on this particular provision. Are we to assume that it was only through the medium of this Committee that they were able to make their views known? It seemed to us that that was the case, judging from the spirit and the content of the submission COPA presented to us.

Mr. McLeish: No, on the contrary; as with all other interested parties, they are at liberty to submit a brief and, if necessary, we are prepared to meet with all those who submit a brief and to have extensive discussions to explore further what was intended in the particular brief. We have had such dialogue with COPA, and we are prepared to have further dialogue along these lines. It is difficult, at times, when an association presents its point of view, which could in some circumstances be in total opposition to a proposal that has been put forward by the department. Then it is really very difficult to continue the dialogue. Each side has expressed its point of view. We then await further expressions of interest from others with whom we consult and ultimately determine what action should be taken.

Mr. Mazankowski: But it seems to me that there is a rather helter-skelter kind of consultative process. There is really nothing defined, and there may or may not be a consultative process taking place. Surely, because almost every organization that came before this Committee expressed concern that there was inadequate consultation, notwithstanding the fact that the Minister had the powers previously, as he is going to have in this bill, now we should seize upon the opportunity to improve on that system. Surely we could write into the bill something of a more defined character for the consultative process.

• 2050

I understand that in the United States, for example, they have a system which is called "A notice of proposed rule making" which really establishes very clearly the right of the affected parties to have advance notice and it provides the vehicle whereby they can make representations in respect of any rule or any policy or any regulation that is changed, which may have an impact upon their business. I am under the impression, and you can correct me if I am wrong, sir, that generally speaking there is a provision which makes it mandatory for the authority there to give broad public notice 90 days in advance of any changes in charges, changes in reulation, changes in policy in respect of the air navigation industry. The authority then invites representations to be heard within a 30

[Traduction]

suspension à savoir que d'ici 1982, les droits minimums pourraient s'élever entre \$25 et \$50 durant les périodes de pointe... vous dites maintenant, monsieur, que celle-ci a été rejetée?

M. McLeish: L'étude des possibilités est toujours en cours et nous recevons toujours les remarques des parties intéressées mais les responsables n'ont pas l'intention d'adopter cette mesure.

M. Mazankowski: Votre déclaration voulant que vous ayez entrepris des consultations dans le cadre de cette étude m'a intéressé; selon les représentants de la COPA, les consultations ont été très minimes dans le cas de cette disposition, devons-nous résumer que ce n'est que par l'entremise de notre comité que les membres de la COPA ont pu faire connaître leur point de vue? Il nous semble que c'est le cas à en juger par l'esprit et le contenu du mémoire que la COPA nous a présenté.

M. McLeish: Non, au contraire; comme toutes les autres parties intéressées, la COPA est tout à fait libre de présenter un mémoire et au besoin, nous sommes disposés à rencontrer tous ceux qui nous présentent un mémoire et d'avoir des discussions poussées pour étudier en détail les intentions de chaque mémoire. Nous avons tenu un tel dialogue avec les représentants de la COPA, et nous sommes disposés à poursuivre le dialogue dans ce sens. Il est difficile parfois lorsqu'une association présente son point de vue qui peut dans certaines circonstances être diamétralement opposé à la proposition mise de l'avant par le ministère. Dans ce cas, il est extrêmement difficile de poursuivre un dialogue. Chaque parti a exprimé son point de vue. Dans un tel cas, nous attendions que d'autres nous expriment leur intérêt pour les consulter et finalement, nous décidons de quelle mesure à prendre.

M. Mazankowski: Néanmoins il me semble que le processus de consultation est assez clopin-clopant. Rien n'est en réalité défini et il peu y avoir ou ne pas y avoir de consultation. Il me semble évident puisque presque tous les organismes qui ont comparu devant notre comité ont exprimé leur inquiétude face à une consultation inadéquate, nonobstant le fait que le ministre en avait les pouvoirs précédemment tout comme il les aura en vertu du présent projet de loi, qu'il nous faudrait maintenant sauter sur l'occasion d'améliorer le régime. Ne pourrions-nous pas prévoir dans le projet de loi un processus de consultation mieux défini?

Par exemple, il paraît que les États-Unis ont un système qui s'appelle «Avis de projet de réglementation» et qui, en fait, établit avec précision le droit qu'ont les parties en cause de recevoir préavis; il s'agit là du secteur leur permettant de présenter les instances nécessaires suite à toute modification d'un règlement, d'une politique ou d'une décision administrative et qui pourraient influencer sur leurs activités. J'ai l'impression, et qu'on me reprenne si j'ai tort, monsieur le président, qu'en général, il existe une disposition obligeant les autorités dans le cas cité à donner un préavis public de 90 jours avant qu'on effectue toute modification relative aux droits, à la réglementation, à la politique dans l'industrie de la navigation aérienne. Les autorités demandent ensuite qu'on fasse connaî-

[Text]

day period and the final decision is rendered in a period subsequent to that, something like 45 days or so.

It seems to me that if we could write into this bill a mechanism something along those lines, it would be clearly there, it would be better for Transport Canada, and it would be certainly better for the organizations which represent those bodies and groups that may be affected. I wonder whether we might consider doing something like that in this particular bill and what your reaction to that might be.

Mr. McLeish: As I understand the American approach, there is a statutory requirement that all new regulations in the United States must go through a notice of supposed rule making.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. McLeish: There is not the same two-step phase in the introduction of regulations in the United States as there is here, where the act is amended to provide the enablement for the regulations to be made. We have a two-step phase here in Canada during which time the various standing committees provide opportunities for members to question the minister who is . . .

Mr. Mazankowski: Not in terms of regulations.

Mr. McLeish: In respect of introducing legislation or changes to legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Flynn.

Mr. Mazankowski: Those are two different things, with respect.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

The Chairman: I have allowed you a little bit more time. I think to be fair to the other members I will put you on the second round.

Mr. Flynn.

Mr. Flynn: Thank you. Mr. Chairman, may I ask Mr. McLeish to give me a definition or a comparative definition of the Civil Aviation Authority as it compares to this bill?

Mr. McLeish: I am sorry, I really do not understand the question, Civil Aviation Authority in Canada?

Mr. Flynn: No. The European Civil Aviation Authority as it affects the management of airports in comparison to the management control and what this bill is trying to do.

Mr. McLeish: I am unable to speak about the manner in which other countries bring in legislation of this type in Europe. I have no knowledge of it.

Mr. Flynn: You proved your point, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flynn. Will that be all?

Mr. Flynn: Yes.

The Chairman: Thank you.

Mr. Murta.

[Translation]

tre son avis dans les 30 jours et la décision finale est rendue 45 jours après ce délai.

Il me semble que si nous pouvions inscrire dans ce projet de loi un mécanisme quelque peu semblable, son existence serait clairement établie et cela serait préférable pour Transport Canada et certainement préférable pour les représentants des organismes et des groupes qui peuvent subir le contre-coup des modifications mentionnées. Je me demande s'il ne serait pas possible d'envisager de faire figurer une disposition semblable devant dans ce projet de loi, et ce que vous en pensez.

M. McLeish: Pour ce qui est de la procédure américaine, je crois savoir que, de par la loi, tout nouveau règlement adopté aux États-Unis doit passer par l'étape d'avis de projet de réglementation.

M. Mazankowski: Oui.

M. McLeish: Il n'existe pas, aux États-Unis, lorsqu'on veut adopter une nouvelle réglementation, la procédure en deux étapes en vigueur ici, et permettant la modification du projet de loi afin qu'on y inscrive des règlements. C'est au cours de ces deux étapes, ici au Canada, que les divers comités permanents donnent l'occasion aux députés de questionner le ministre qui parraine le projet de loi.

M. Mazankowski: Pas par rapport aux règlements?

M. McLeish: Pour ce qui est de présenter un projet de loi ou les modifications à apporter à un projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Flynn.

M. Mazankowski: Permettez, il s'agit de deux choses distinctes.

Le président: A l'ordre.

M. Mazankowski: Monsieur le président . . .

Le président: Je vous ai accordé un peu plus de temps. Par souci de justice pour les autres, je vais vous inscrire pour le second tour.

Monsieur Flynn.

M. Flynn: Merci, monsieur le président. Puis-je demander à M. McLeish de me donner une définition ou une comparaison des autorités de l'aviation civile, par rapport à ce projet de loi?

M. McLeish: Je suis désolé, mais je ne comprends vraiment pas la question, les autorités de l'aviation civile au Canada?

M. Flynn: Non. Les autorités de l'aviation civile européenne et la façon dont elles influent sur l'administration des aéroports, en comparaison de la surveillance de l'administration et de ce que ce projet de loi tente d'effectuer.

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de parler de la façon dont d'autres pays adoptent une législation de ce genre en Europe. Je n'en sais rien.

M. Flynn: Vous avez bien démontré votre idée, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flynn. Est-ce tout?

M. Flynn: Oui.

Le président: Merci

Monsieur Murta.

[Texte]

Mr. Murta: I have a question following along the lines of Mr. Condon. I guess maybe it is more for some explanation. Your proposed amendment to Clause 2, I think, is probably acceptable to flying farmers because I understand that 5,700 kilograms is 12,000 or 13,000 pounds, something like that, which will exempt really most of the flying farmers from that particular clause. It has been said by yourself that in terms of the charges, liens on aircraft, et cetera, what you are aiming at are the major airlines—Pan-Am—there are three of them that are the major ones at fault. Would it be acceptable—possibly this is more of a political question—to write that same amendment? Because the amendment is in Clause 2, does it necessarily mean it is in Clause 3 and Clause 4? And it seems to me you have said tonight to Mr. Condon: there is no real need, the bill is not designed to go after the small pilots, the “flying farmers” if you like, the pleasure flyers in the country; people who make their own airplanes, for example. Clause 4 allows them to do that without undue problem. But what I am really saying is, is it possible? Is it acceptable to use your amendment in Clause 2 at line 5, page 2, to use that in Clause 3 and also Clause 4, although there does not appear to be any need? What we are doing, really, is on the one hand we are assuring the flying farmers, the people who fly for pleasure and some for business, that they are never going to be touched, but on the other we are not giving them that written assurance in the legislation, which is really what they want. And going by what you say, if it is accurate, there should be no reason in the world why we cannot carry that down farther and eliminate their concern completely. If we do not, as it seems it has been said before, we are taking a sledge-hammer to kill a fly in terms of the broad approach to this whole question in terms of charges imposed. I was wondering what your comments would be on that.

• 2055

Mr. McLeish: We are prepared to examine that proposed subsection (3).

Mr. Murta: And proposed subsection (4) . . .

Mr. McLeish: Yes, we are prepared to look at that with respect to the operators of aircraft under 12,500 pounds.

Mr. Murta: The same type of amendment that you propose. Well, that is fine.

I would go into the other section of Clause 4, but I think I will leave that to my colleague from Thunder Bay. I suspect he will be asking questions on Clause 4.

That will be all for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to recall something to Mr. McLeish. He was here, I remember, when the City of Thunder Bay appeared. I wanted to go over some of the comments that were made and I was wondering

[Traduction]

M. Murta: J'ai une question, qui s'apparente assez bien à celle de M. Condon. Il s'agit peut-être, en réalité, d'une demande d'explication. L'amendement que vous proposez à l'article 2, est, je crois, acceptable aux agriculteurs pilotes parce que je crois savoir que 5,700 kilogrammes équivalent à 12,000 ou 13,000 livres, ou quelque chose d'approchant, ce qui en fait, exemptera la plupart des agriculteurs pilotes de se conformer à cet article. Vous avez dit vous-même que pour ce qui est des taxes, des privilèges sur l'aéronef, etc., votre objectif était d'atteindre les grandes compagnies aériennes, comme Pan-Am; trois d'entre elles contreviennent gravement aux règlements. Est-il donc acceptable—il s'agit peut-être d'une question de politique—de rédiger la même modification? Etant donné que la modification figure à l'article 2, est-ce que cela signifie nécessairement qu'elle se trouve dans l'article 3 et l'article 4? Et il me semble que ce soir vous avez dit à M. Condon qu'il n'est pas vraiment nécessaire de s'occuper des petits pilotes, le projet de loi n'est pas conçu pour s'occuper d'eux, c'est-à-dire les «agriculteurs pilotes» si vous voulez, les pilotes sportifs du pays; ceux encore qui fabriquent leurs propres avions, par exemple. L'article 4 leur permet de faire cela sans difficulté. Mais ce que j'ai dit réellement, c'est: est-il possible, est-il acceptable d'utiliser la modification que vous proposez à l'article 2, à la ligne 5, page 2, afin qu'on l'utilise à l'article 3 et également à l'article 4, bien que cela ne paraisse pas nécessaire? En réalité, ce que nous faisons c'est que d'une part, nous assurons les agriculteurs pilotes, les pilotes sportifs et certains pilotes privés commerciaux qui ne subiront jamais de répercussions, alors que d'autre part, nous ne leur offrons aucune assurance inscrite dans la loi, même si c'est ce qu'ils souhaitent, réellement. Et si je me reporte à ce que vous avez dit, si c'est bien exact, il n'y a aucune raison pour laquelle nous ne pourrions aller plus loin et ne pas du tout tenir compte de leurs préoccupations. Si nous ne faisons pas cela, comme on l'a dit plus tôt, nous prenons des moyens radicaux pour résoudre un problème mineur, par rapport à l'approche générale utilisée dans l'étude des droits imposés. Je me demande ce que vous pensez de tout cela.

M. McLeish: Nous sommes disposés à étudier le paragraphe proposé (3).

M. Murta: Et le paragraphe proposé (4) . . .

M. McLeish: Oui, nous sommes prêts à étudier la question des exploitants d'aéronefs d'un poids inférieur à 12,500 livres.

M. Murta: Il s'agit du même genre de modifications que vous proposez. Eh bien, cela me convient.

J'aimerais m'arrêter à l'autre partie de l'article 4, mais je crois que je vais laisser cela à mon collègue de Thunder Bay car je crois qu'il voudra poser des questions là-dessus.

C'est tout pour le moment, monsieur le président.

Le président: Merci, M. Murta.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'aimerais rappeler quelque chose à M. McLeish. Je me souviens qu'il était ici lorsque les représentants de la ville de Thunder Bay ont comparu. Je voudrais passer en revue certains des commentai-

[Text]

whether or not the Department has had a good chance to look at some of the suggestions.

The intention of the City, and I think perhaps it is good to point it out, is not to make any claim that the federal government does not have a perfect right to make claims on areas around airports and so on. Certainly it does. What the city has in mind, and what the city is concerned about, is that we follow somewhat the same kind of rules, the same kind of sets of rules, that the province follows when it makes by-laws, makes changes to land in one form or another. I think they are familiar with this way of working. Of course most of their dealings are with the province because the federal government does not normally involve itself in land deals with communities,

So they are used to a certain pattern.

Now, to be very specific, I would like first to ask you if your officials have had a good chance to look at the brief in general.

Mr. McLeish: Yes, we have.

Mr. McRae: Because I hope that out of this will come some changes, at least some amendments to make possible some of the things that they have suggested. One of the points they were concerned about is that there is no real provision for notifying property owners individually in some form that property owners would be sure they had proper notification if there was a change in land use, or zoning of one form or another. What are your views about this? This is proposed subsection 6(5)(a), I guess it is.

• 2100

Mr. McLeish: As a matter of fact one of the points we discussed in the Department since we had the brief from the two members from Thunder Bay is the fact that they did not appear to acknowledge that subsection (5) at the bottom of page 6 starts off by saying, "In addition to any other mode of publication prescribed by law . . ." They did not touch on that point. What they jumped directly to and seemed to have the impression was that all that is required by this proposed bill is that there would be published in two successive issues of two newspapers serving the area . . .

Mr. McRae: I do know that the city did help prepare the brief. What other legal necessities are included when you say, "in addition to any other mode of publication prescribed by law?"

Mr. McLeish: These would be primarily required by provincial law and whatever is required by provincial law, there is provision for such notification to be given under this act, because it states right there, "prescribed". In addition to whatever is prescribed by law we would also like to have notification on two occasions in the newspaper.

Mr. McRae: There is a provincial act that supersedes this act, in terms of these kinds of . . .

[Translation]

res qui ont alors été faits et je me demande si le ministère a eu l'occasion d'examiner certaines des suggestions.

L'objectif des représentants de cette ville—et je crois qu'il est peut-être bon de le rappeler—n'est pas de prétendre que le gouvernement fédéral n'a pas le droit d'exproprier des terrains situés aux alentours des aéroports et autres. Il en a certainement le droit. Ce que les représentants de la ville avaient en tête et ce qui les préoccupe c'est que nous suivions à peu près le même genre de règlements, le même ensemble de règlements que ceux auxquels la province se conforme lorsqu'elle adopte des arrêtés, effectue des modifications aux terrains sous une forme ou une autre. Je crois que ces gens connaissent bien cette façon de procéder. Évidemment, la ville fait surtout affaire avec la province, parce qu'en circonstances normales, le gouvernement fédéral n'intervient pas auprès des communautés dans les questions relatives aux terrains.

Donc, les autorités de la ville sont habituées à une certaine procédure.

Maintenant, pour être bien précis, je vais vous demander en premier lieu si vos fonctionnaires supérieurs ont eu la possibilité de lire le mémoire?

M. McLeish: Oui, nous l'avons eue.

M. McRae: Je dis cela parce qu'on espère qu'on pourra tirer de tout cela des modifications, au moins les modifications qui permettront d'effectuer certaines des suggestions que ces représentants nous ont faites. L'une des questions qui préoccupait ces derniers c'est qu'il n'existe aucune disposition réelle permettant d'aviser les propriétaires de terrains, individuellement, d'une façon ou d'une autre, qu'il y aura une modification dans l'utilisation qu'on fera des terrains ou dans le zonage sous une forme ou une autre. Quel est votre avis là-dessus? Il s'agit du paragraphe proposé 6(5) (a), Oui, je crois qu'il s'agit bien de cela.

M. McLeish: En fait, une question que nous avons discutée au ministère après avoir reçu les mémoires des deux personnes de Thunder Bay et que celles-ci ne semblaient pas se rendre compte que le paragraphe 5, au bas de la page 6, prévoit les termes: «En sus de tout autre mode de publication prévu par la loi». En fait, elles n'ont pas fait allusion à cette question. Elles ont sauté tout de suite à des conclusions en pensant que le projet de loi requiert simplement la publication dans deux numéros successivement de deux journaux desservant la région.

M. McRae: Je ne sais pas si le conseil municipal a aidé à la préparation du mémoire. Quelles autres exigences juridiques découlent de ce paragraphe que vous venez de citer?

M. McLeish: Ces exigences seraient requises tout d'abord en vertu de la loi provinciale. De plus, la loi prévoit un tel avis, comme le confirme le mot prescrit. En plus, nous aimerions également donner l'avis par deux fois dans les journaux.

M. McRae: La loi provinciale a préséance sur cette loi . . .

[Texte]

Mr. McLeish: No, there is a provincial act that is already in place that requires at this time that certain action be taken.

Mr. McRae: This kind of argument is difficult for me since I am not a lawyer. Does this act not supersede the provincial act? Is this not the whole point of this particular piece of legislation?

Mr. McLeish: No, it is not intended to supersede, it is only intended to be used to the extent necessary when a province is not prepared or is unable to take action to zone for the protection of a federal airport.

Mr. McRae: I realize that, but is it necessary? I mean, do you still have to follow the provincial act, the provincial way of doing things? For instance, I do not see anything in here to indicate that hearings would have to be held, which is the next point that they make. There seems to be no provision for a hearing. There is a provision under most provincial statutes for some kind of hearing, if it is in Ontario under the Ontario Municipal Board. For instance, if there were an objection raised to a particular zoning regulation or a land change regulation, would there be provisions for a hearing, which is called for, I understand, in the Ontario act?

Mr. McLeish: It is my understanding that if zoning is effected by other levels of government, there is provision for hearings during the development of official plans and bylaws, but I would certainly like Mr. Moffatt to enlarge upon these points since he has had more experience with it than I.

The Chairman: Mr. Moffatt.

Mr. R. Moffatt (Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. Mr. McLeish has stated my understanding of it that if the land is owned by the provincial government—and this is what we prefer—the provision of this act is only enabling legislation to permit the federal government to protect our investment in airports if the province or the municipality cannot or will not. If the land is zoned by the municipality in its official plan or by the province, then there would be no need for the federal government to step in. If it were zoned by the province or the municipality then there are hearings provided. If we have to go that other big step of stepping in until the provincial governments are in a position to come back in again, then there is no provision for hearings, as I understand it, under the provisions of the Aeronautics Act, but it would only be under extraordinary circumstances that the federal government would act.

• 2105

Mr. McRae: Would there not be some advantages even if it does not happen? As a matter of fact, if I listened to you correctly then the chances of our using proposed subsection (6) are rather remote, but if at some particular point it was necessary, would it not be wise to have some kind of provision for proper notification and proper appeal? Notification may be covered, I do not know; I would have to get some legal opinion.

[Traduction]

M. McLeish: Il existe une loi provinciale qui est appliquée à l'heure actuelle et aux termes de laquelle des mesures doivent être prises.

M. McRae: Ce genre de discussion est un peu compliqué pour moi, étant donné que je ne suis pas avocat. Est-ce que la loi fédérale ne l'emporte pas sur la loi provinciale? N'est-ce pas justement là la raison d'être de cette nouvelle loi?

M. McLeish: Non, la loi fédérale n'a pas pour but de remplacer la loi provinciale, mais elle peut être appliquée dans les cas où une province ne peut prendre des mesures prévoyant le zonage, en vue de protéger le zonage, en vue de protéger un aéroport fédéral.

M. McRae: Oui je comprends, mais est-ce nécessaire? C'est-à-dire, doit-on encore appliquer la loi provinciale? Ainsi, je ne vois rien indiquant que des audiences devront avoir lieu, ce qui est le deuxième argument développé par le mémoire. Il existe des dispositions aux termes de la loi provinciale prévoyant un certain type d'audiences, du moins pour l'Ontario, où tout relève alors du Conseil municipal de l'Ontario. Ainsi, si une certaine personne s'opposait à certains règlements de zonage, prévoirait-on une audience qui est prescrite dans la loi de l'Ontario?

M. McLeish: Si le zonage relève également de d'autres paliers de gouvernement, des audiences sont prévues qui doivent avoir lieu au cours de l'élaboration des plans officiels et des règlements. M. Moffatt qui a plus d'expérience que moi en la matière pourrait peut-être vous en dire davantage à cet égard.

Le président: Monsieur Moffatt.

M. R. Moffatt (directeur, transport aérien, région de l'Ontario, Planification des systèmes, ministère des transports): Je vous remercie monsieur le président. Comme l'a dit M. McLeish, si le terrain est la propriété du gouvernement provincial—et c'est ce que nous préférons—cette loi permet au fait au gouvernement fédéral de protéger notre investissement dans les aéroports, si la province ou la municipalité ne peut ou ne veut le faire. Si le zonage du terrain a déjà été déterminé par la municipalité ou par la province dans leurs plans officiels, le gouvernement fédéral ne doit pas intervenir. Tout zonage fait par la province ou par la municipalité implique la tenue d'audiences. Si par contre, ce qui complique les choses, nous devons intervenir jusqu'à ce que les gouvernements provinciaux n'interviennent à leur tour, alors aucune audience n'est prévue si je comprends bien, aux termes de la Loi sur l'aéronautique; cependant, ce n'est que dans des cas extraordinaires que le gouvernement fédéral agirait.

M. McRae: Cela ne serait-il pas avantageux même s'il s'agit d'une situation hypothétique? En fait, si je vous ai bien compris, nous n'aurions que très rarement besoin de recourir au paragraphe 6; cependant, si à un certain moment, cela devenait nécessaire, ne serait-il pas bon d'avoir certaines dispositions prévoyant la notification et les possibilités d'appel? Il faudrait peut-être que je demande une opinion juridique à cet

[Text]

It may be covered in proposed subsection (5) but certainly some indication of appeal does not seem to be there. There does not seem to be indication for any kind of appeal procedure under these circumstances proposer in subsection (6), as I interpret your statement.

Mr. Moffatt: There is not any under the existing act and there is no provision for it under this proposed amended act.

Mr. McRae: Would it not be a reasonable sort of thing to have some kind of appeal? Frankly, there are some very great fears at this particular point that this act may be used in the future—perhaps these fears are unfounded since the present act lacks the same provisions. There are some fears that this might be used in an arbitrary way, and even though the chances are very small it would seem to me that citizens would have the kind of normal protection they now have when provincial land regulations are made.

The other point that they made fairly strongly is one that has bothered me in connection with the case already in Thunder Bay. That deals with provision for compensation when by reason of some kind of zoning you consciously, or unconsciously, reduce the market value of the land by some zoning regulation. Even though you do not buy the land or you do not do anything with it you set it up in such a way that the land cannot be used other than for, say, recreational use. It cannot be used for further building and so on. There does not seem to be any provision for any kind of compensation in that case.

I guess my time is running out. Put me down for the next round, if you would. There are two or three other points I would like to deal with.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I think the chief point about compensation is that it is payable where any existing use, or any use that has received the necessary permissions required by law for a particular use of the lands, is restricted or prohibited. Then there is provision for compensation. But where the existing use or a use that has not received the necessary permission under the law to proceed, then there is no compensation. On the other hand, the alternative uses to which the land can be put can provide it with equal value to what the owner contemplated he might make his investment for. For example, the industrial use of land around an airport can be equally or even more profitable to the speculator than the use for housing developments.

So that I think what it does is require more careful management of what the speculator intends to do with the land that he owns. I think the important thing is that the bill defines prohibited uses but not permissible uses, so all the permissible uses are still wide open to the owner or speculator to investigate.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. McKenzie. We are on our second round.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I gather at Thunder Bay there is going to be some runway relocation, too. Is that correct?

[Translation]

égard. Je suppose que l'on pourrait prévoir ceci au paragraphe 5 du projet de loi; en tout cas, il ne semble pas que l'on ait prévu au paragraphe 6 une procédure d'appel, si je comprends bien votre déclaration.

M. Moffatt: La loi actuelle n'en prévoit aucune, pas plus que le bill modificatif.

M. McRae: Ne croyez-vous pourtant pas que cela serait raisonnable? On craint à l'heure actuelle que la loi soit invoquée de façon arbitraire—peut-être ces craintes ne sont-elles pas fondées puisque la Loi actuelle ne prévoit pas non plus ce genre de disposition. Même s'il est fort peu probable que cela soit le cas, il me semble que les Canadiens devraient jouir de la même protection aux termes de la Loi fédérale qu'ils ont à l'heure actuelle en vertu de règlements provinciaux.

L'autre argument développé avec beaucoup de sens dans les mémoires m'a préoccupé également dans le cas de Thunder Bay. Je veux parler des dispositions prévoyant l'indemnisation dans les cas où suite au zonage, la valeur marchande du terrain est réduite de façon consciente ou inconsciente. Même si l'on n'achète pas le terrain, même si on ne l'utilise pas, les circonstances sont telles qu'il ne pourrait être utilisé qu'à des fins de loisirs par exemple et non plus en vue de construction. Il ne semble pas que des dispositions en vue d'indemnisation soient prévues à cet égard.

Je crois que je ne dispose plus de beaucoup de temps et je pourrai sans doute prendre la parole au cours du prochain tour. En effet, j'aimerais poser deux ou trois autres questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur McRae. Monsieur McLeish.

M. McLeish: Pour ce qui est des indemnisations, elles sont octroyées dans les cas où l'on restreint ou l'on empêche l'utilisation existante ou l'utilisation pour laquelle on a obtenu la permission. Autrement, aucune indemnisation n'est prévue. Par contre, les autres usages auxquels un terrain aurait pu servir ne changent pas la valeur d'un terrain. Par exemple, l'utilisation des terrains à des fins industrielles aux environs des aéroports peut être aussi profitable aux spéculateurs que la construction immobilière.

Ainsi donc, une gestion plus réfléchie de l'utilisation des terrains par les spéculateurs est rendue nécessaire. La chose importante est que le projet de loi précise quels sont les usages interdits mais non pas les usages permis, ce qui laisse un vaste champ aux propriétaires ou aux spéculateurs.

Le président: Je vous remercie, monsieur McRae. Monsieur McKenzie. Nous en sommes au deuxième tour.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je suppose qu'à Thunder Bay on changera également l'emplacement des pistes, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. McLeish: No. At the present moment the department has undertaken an area master plan, a site master plan, to determine whether or not the existing airport can in fact cope with the forecast traffic for the rest of this century or whether or not the existing airport can cope with the forecast traffic for the rest of this century or whether or not another site would be required. That study has been commenced, and that study will involve extensive participation by the citizens of Thunder Bay. The mechanism for it is now being developed and will be announced to the City of Thunder Bay. It will be similar to that which has been undertaken at places like Winnipeg and Hamilton, and so on.

• 2110

Mr. McKenzie: In Winnipeg, they conducted a 400,000 study and they had dozens of public meetings and all kinds of documentation put out over the last couple of years. Is it going to be handled the same way in the future for Thunder Bay as it was handled in Winnipeg?

Mr. McLeish: We expect to follow a very similar approach to the one we used in Winnipeg. I say "similar" because each city and its airport site requires a specific study design, and we shape it according to the requirements. But it will be very similar to what was done at Winnipeg.

Mr. McKenzie: Is there a cost figure on the study for Thunder Bay?

Mr. McLeish: Not at the moment. That cost figure is now being developed.

Mr. McKenzie: Will it be along the lines of the Winnipeg study?

Mr. McLeish: Yes. I do not think it will be nearly as costly as it was at Winnipeg because the problem is not nearly so complex as it was there.

Mr. McKenzie: I see. In the COPA presentation, they point out:

We strenuously object to the proposal that private aircraft be subject to a fee representing a 450 per cent increase in the levy on aviation gasoline sold at DOT airports. And what is especially upsetting is Transport Canada's suggestion that such an increase be even considered before making a thorough study of the heavy contribution which general aviation is already making to government revenues.

And they go on to say:

This is akin to saying that we do not know how much you are paying but we are going to make sure that you pay much more.

They claim the attitude of the MOT officials in this regard is just downright outrageous when they attempt to make such an important decision. They do not understand your action at this time because you are apparently doing an aeronautical planning and development. You have a branch that has been

[Traduction]

M. McLeish: Non, à l'heure actuelle le ministère travaille à un plan d'ensemble de la région, un plan du site, afin de déterminer si l'aéroport existant est suffisamment grand pour répondre aux besoins de la circulation aérienne prévue jusqu'en l'an 2000, ou bien s'il faudrait choisir un autre site. Cette étude a été entreprise et elle implique la participation serrée des citoyens de Thunder Bay. Les modalités précises sont mises au point pour le moment et seront annoncées par la ville de Thunder Bay. En fait, tout se passera comme pour Winnipeg, Hamilton, etc.

M. McKenzie: A Winnipeg, une étude de \$400,000 a été faite, des douzaines de réunions publiques ont eu lieu et toutes sortes de documents ont été disséminés au cours des deux dernières années. Procèdera-t-on de la même façon à Thunder Bay?

M. McLeish: Nous adopterons une façon de procéder très semblable à celle que nous avons adoptée pour Winnipeg. Semblable, en ce sens que les besoins de chaque ville et de leurs aéroports sont particuliers et que nous en tenons compte. Cependant, tout ressemblera beaucoup à ce qui a été fait pour Winnipeg.

M. McKenzie: Quelles seront les exigences financières pour Thunder Bay?

M. McLeish: Nous n'avons pas de chiffres à l'heure actuelle, nous sommes en train d'étudier les choses.

M. McKenzie: Cela coûtera-t-il autant que pour l'étude de Winnipeg?

M. McLeish: Je ne crois pas que les frais seront aussi élevés qu'à Winnipeg car le problème à Thunder Bay n'est pas aussi complexe qu'à Winnipeg.

M. McKenzie: Je vois. Dans sa présentation COPA a défendu la thèse suivante:

Nous nous opposons fortement à la proposition selon laquelle les avions privés seraient soumis à un droit représentant une augmentation de 450 p. 100 de la taxe sur l'essence vendue aux aéroports du ministère des Transports. Ce qui nous tracasse tout particulièrement, c'est la suggestion de Transports Canada selon laquelle une telle augmentation devrait être étudiée avant de faire une étude complète de la contribution importante que le transport aérien en général fait déjà aux recettes du gouvernement.

On précise en outre:

Cela revient à dire nous ne savons pas quelle est l'importance de votre contribution, mais nous allons nous assurer qu'elle soit bien plus importante qu'elle ne l'est à l'heure actuelle.

D'après cet organisme, l'attitude des fonctionnaires du ministère des Transports à cet égard est absolument incroyable. En fait, cette organisation ne comprend pas les mesures que vous prenez à l'heure actuelle. Une de vos directions a fait

[Text]

doing a study engaged in all aspects of general aviation and the cost benefit to the Canadian economy.

Where does this stand now—this aeronautical planning and development branch study?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, that is a study into general aviation which I first announced at the time of the Abbotsford air show in 1976. As I indicated then, it is very difficult to obtain information data on the contribution that general aviation makes to the Gross National Product. We had claims made by various elements of general aviation but they never did present to us any factual data. And after attempting to obtain these data, we determined that the best approach would be to undertake a major study of general aviation.

A study was developed during 1977 and, as a matter of fact, the official announcement of that study will be made this spring. We have had discussions with the associations on the nature of the study, of the extent to which it should explore and attempt to identify all the costs that are incurred by general aviation and exactly what its contribution is to the Gross National Product.

Out of this, we hope to develop a number of policies respecting general aviation. But in the meantime, there has been no charges levied against general aviation for the use of facilities and services similar to the type of charges that have been levied for commercial aviation. And private aviation has paid very little charges that have been levied for commercial aviation. And private aviation has paid very little. Small general aviation aircraft have also paid very little.

• 2115

When we attempted, two and one-half years ago, to announce a series of landing fees for small aircraft—and we went out to consult with the general aviation public at that time—we encountered such opposition that we decided that we would look for a better way by which to obtain some interim recovery of costs until such time as the general aviation study moves ahead and becomes a mature study with all the data. As a matter of fact, the proposal that we received from many elements of the general aviation public was that we should, in fact, change the gasoline concession charge. And that is exactly what we did. And there was extensive consultation.

There is no doubt that the excise tax paid by the purchasers of a new aircraft, which was imposed about two years ago but for which the Department of Transport receives no credit as far as revenue is concerned, has been claimed to be a charge that was imposed upon general aviation without any consultation. This is a charge which the Department of Transport expressed its views on also to Revenue at the time that it was imposed. The fact of the matter is that the only charge we made to general aviation in many, many years was the recent increase in the concession charges on aviation fuel for small aircraft.

Mr. McKenzie: You do not feel that this study would be beneficial and tie in with this bill here that you have been . . .

[Translation]

une étude de tous les aspects de l'aviation en général et de la rentabilité pour l'économie canadienne.

Où en est cette étude sur la planification et le développement aéronautique?

M. McLeish: Monsieur le président, il s'agit d'une étude de l'aviation en général que j'ai annoncée pour la première fois au moment du meeting aérien d'Abbotsford en 1976. Comme je l'ai indiqué alors, il est très difficile d'obtenir des renseignements sur la contribution de l'aviation en général au produit national brut. Différents éléments des milieux de l'aviation nous ont donné certains chiffres, mais jamais de faits. Nous avons essayé d'obtenir des données, nous avons pensé que la meilleure façon de procéder serait d'entreprendre nous-mêmes une étude importante de l'aviation en général.

On a prévu que l'on entreprendrait une étude en 1977 et l'on en annoncera les résultats officiels ce printemps. Nous avons eu des discussions avec les associations au sujet de la nature de cette étude et sur la possibilité d'étudier et d'identifier tous les coûts encourus par l'aviation en général ainsi que la contribution de celle-ci au produit national brut.

Nous espérons à partir de cette étude élaborer certaines politiques concernant l'aviation en général. Entre-temps, les frais pour l'utilisation des installations et des services exigés de l'aviation en général ne peuvent se comparer à ceux exigés des compagnies commerciales. En fait, l'aviation privée a très peu déboursé à cet égard. Je parle des taxes dont est frappée l'aviation commerciale. L'aviation privée, ainsi que les petits avions publics ont également été très peu taxés.

Il y a deux ans et demi, nous avons annoncé que les petits avions seraient assujettis à une série de frais d'atterrissage; nous avons amorcé des consultations avec les représentations de l'aviation publique, et nous nous sommes heurtés à une opposition telle que nous avons décidé de chercher un meilleur moyen d'obtenir un remboursement provisoire des frais, jusqu'à ce qu'une étude générale soit lancée et puisse nous fournir ces données. En réalité, de nombreux groupes intéressés du domaine de l'aviation nous ont proposé de modifier la taxe de concession de l'essence. C'est exactement ce que nous avons fait, et il y a eu au préalable de nombreuses consultations.

On a prétendu que la taxe d'accise payée par les acquéreurs d'un nouvel avion, taxe qui a été imposée il y a environ deux ans mais qui ne rapporte absolument rien au ministère des Transports, avait été imposée sans consultation. Au moment de l'imposition de cette taxe, le ministère des Transports a expliqué quels en seraient les effets sur le plan du revenu. En fait, la seule taxe que nous ayons imposée au secteur de l'aéronautique en général depuis plusieurs années, a été l'augmentation récente des taxes de concession du carburant pour petits avions.

M. McKenzie: Ne pensez-vous pas que cette étude pourrait être utile et inspirée de ce projet de loi que vous avez . . .

[Texte]

Mr. McLeish: Oh, it is absolutely intended because the point about this bill is that there is already provision under the act for the Minister to make regulations with respect to fees and this bill enables him to make additional regulations with respect to imposing charges in any areas where he does not now have the authority and it also makes provision for the department to collect any charges which it has the right to lay.

Now, the consultation process, I can assure you, Mr. McKenzie, has been going on more intensively for the last five years than it ever did in all the preceding years. As a matter of fact, many of my professional staff of civil aviation specialists spend a great deal of time consulting with the aviation associations. One of the difficulties we find is that if we do not agree with the associations we are accused of inadequate consultation. And, of course, this is something which is—well, I just have stated it as it is. The fact that we do not always get agreement does not mean we have not taken sufficient pains to consult in depth.

Mr. McKenzie: Are you saying that you consulted all of them before you drafted this bill because that is not the impression that we are getting from all these groups that have appeared here.

Mr. McLeish: Well, I am having difficulty attempting to explain that the consultations that we undertake with respect to regulations are as extensive as they possibly could be. I do not know how to make them more extensive. If we had compulsory rule-making, as Mr. Mazankowski suggested a while ago, our consultations could not be any more detailed or extensive than they are now with respect to all new regulatory material that is introduced by the Department of Transport.

Mr. McKenzie: Well, another of their concerns is the appeal procedure. They do not feel that there is a proper appeal procedure. If what you have just said is true, that you can implement all these recommendations or regulations, their next concern is a proper appeal procedure. Do you have any changes to make in regards to a proper appeal procedure?

• 2120

Mr. McLeish: If we are speaking of appeal against new regulations, no, there is no process by which they can appeal the bringing into force of new regulations. But there is an appeal procedure, through the Federal Court of Appeal, against the application of any specific regulation with respect to a particular aircraft operator or a pilot, and the manner in which it affects him.

Mr. McKenzie: Through the courts?

Mr. McLeish: Through the Federal Court of Appeal.

Mr. McKenzie: That would be very costly and time consuming—to have to go through the courts. I feel that there should be some type of appeal procedure. You mean that if they were to write to you concerning some aspects of the bill, you legally

[Traduction]

M. McLeish: Nous avons absolument l'intention de nous en servir. Il existe déjà une disposition de la loi selon laquelle le ministre peut établir des règlements relativement aux frais. D'autre part, ce bill l'autorise à établir des règlements relativement aux frais. D'autre part, ce bill l'autorise à établir des règlements supplémentaires afin d'imposer des taxes dans les domaines où il n'est pas présentement autorisé à le faire. Enfin, ce projet de loi permet au ministère de percevoir toutes les taxes dues.

En ce qui concerne le processus de consultation, je puis vous assurer monsieur McKenzie qu'il a été beaucoup plus intense au cours des cinq dernières années qu'il ne l'était auparavant. En fait, de nombreux techniciens et spécialistes de l'aviation civile ont consacré énormément de temps en consultation avec les associations aéronautiques. Nous nous sommes heurtés à la difficulté suivante: si nous ne sommes pas d'accord avec les associations, on nous reproche de ne pas conduire nos consultations de façon satisfaisante. Et bien sûr, c'est quelque chose qui est... j'ai bien décrit les choses telles qu'elles sont. Le fait que nous n'en arrivions pas toujours à un accord ne signifie pas que nous ne soyons pas suffisamment donnés la peine de consulter les groupes concernés.

M. McKenzie: Voulez-vous dire que vous les avez tous consultés avant de rédiger ce projet de loi? Ce n'est pas l'impression que nous ont laissée les groupes qui ont comparu devant le comité.

M. McLeish: Il semble que j'ai de la difficulté à vous expliquer que les consultations que nous avons entreprises sur ces règlements sont aussi nombreuses possible. Je ne vois pas comment elles pourraient l'être davantage. Si l'établissement des règlements se faisait de façon automatique, comme l'a proposé M. Mazankowski, nos consultations ne seraient pas plus détaillées qu'elles ne le sont en ce qui concerne tous les nouveaux règlements introduits par le ministère des Transports.

M. McKenzie: Ces groupes semblent par ailleurs s'inquiéter de la procédure d'appel. Ils ne s'estiment pas satisfaits de la procédure d'appel. Si ce que vous avez dit est vrai, et si vous pouvez mettre en place toutes ces recommandations ou ces règlements, le second point qui les inquiète c'est la question de la procédure d'appel. Avez-vous des modifications à proposer en ce sens?

M. McLeish: S'il s'agit d'en appeler des nouveaux règlements, il n'existe aucun dispositif permettant de faire appel. Par contre, il est possible d'en appeler, par l'intermédiaire de la Cour d'appel du fédéral, de l'application d'un règlement précis lorsqu'il s'agit des propriétaires ou d'un pilote d'avion privé.

M. McKenzie: Par l'intermédiaire des tribunaux?

M. McLeish: Par le biais de la Cour d'appel fédérale.

M. McKenzie: C'est là un processus très long et coûteux. Je pense qu'il serait souhaitable de prévoir une procédure d'appel. Cela signifie-t-il que si l'on vous écrit au sujet de certains aspects du bill, vous ne pouvez pas légalement les modifier?

[Text]

could not change it? You would just have to tell them they would have to go through the courts? Could you or the Minister bring in amendments if there were enough appeals on a certain subject?

Mr. McLeish: I think, perhaps, I have mislead you here. I was speaking about two types of appeal. Where there is an appeal against an existing regulation, the use of the Federal Court of Appeal is available to the individual or to the corporation. But, I said that there is no recourse to appeal with respect to a new regulation introduced under the authority of the Aeronautics Act. Once the department has consulted with the public with respect to a regulation and obtained all the reaction from the public, oftentimes the regulations are adjusted. But whether or not they are adjusted, there is no recourse to appeal except to write to the Minister and to say, "We feel that the regulation is going to be unduly severe with respect to a certain element of the aviation public." It may be that, if they present enough evidence, the regulation could be changed.

Mr. McKenzie: Just one brief question, Mr. Chairman. Does this bill allow you to implement further regulations or changes by order in council?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. McKenzie: What clause is that in? You can find it faster than I can.

Mr. McLeish: It is under Clause 2, proposed new Section 5.(1).

Mr. McKenzie: They would have to read the [Canada Gazette] on a regular basis to find any changes.

Mr. McLeish: That is right.

Mr. McKenzie: That is all I have. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just to add to the discussion that took place earlier, and concerning Mr. McLeish's reference to the fact that, through the Standing Committee, those affected by any changes in legislation have the right to appear: I should place on the record once again the fact that the Minister, really, when he introduced the bill, wanted to proceed without that provision. He recommended to the House that the bill be passed in all stages in the House of Commons—that is, that it be referred to Committee of the Whole—at which time there would be no witnesses called and, hopefully, it would be passed into law without the opportunity of the Committee hearings. I think that really indicates the dangers involved in terms of changing regulations or changing an act. There is really nothing laid down that makes it mandatory that this consultative process goes on. I am not suggesting for one minute that you and your members of the Ministry of Transport do not try, but at the same time, there is really nothing that obligates you to do that. I think it is really important that somewhere along the way it be written into law. I must say that we are going to be presenting some amendments to the bill which, hopefully, will look after that and I would hope that it might gain some favourable acceptance

[Translation]

Vous pouvez simplement leur suggérer de s'adresser au tribunal. Vous-même (ou le ministre) pouvez-vous introduire des amendements si le nombre des appels est suffisamment important?

M. McLeish: Je vous ai peut-être induit en erreur. Je parlais de deux genres d'appels distincts. Lorsqu'un particulier ou une société fait appel contre un règlement existant, il peut s'adresser à la Cour d'appel fédérale. Or, j'ai dit qu'il n'existait aucun dispositif d'appel pour ce qui est des nouveaux règlements introduits en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Les règlements sont très souvent rajustés une fois que le ministère a consulté le public et enregistré ses réactions. Mais, rajustement ou pas, il n'existe aucun dispositif d'appel. La seule possibilité consiste à écrire au ministre et à lui dire: «Nous pensons que tel ou tel règlement frappera de façon injuste un certain secteur de l'aviation». Si suffisamment de preuve peuvent être fournies, il se peut que le règlement soit changé.

M. McKenzie: Une brève question, monsieur le président. Ce projet de loi vous permet-il de mettre ne vigueur de nouveaux règlements ou d'apporter des modifications par le biais d'une Ordonnance en conseil?

M. McLeish: Oui.

M. McKenzie: De quel article s'agit-il? Vous pourrez le trouver plus vite que moi.

M. McLeish: Il s'agit de l'article 2, soit du nouvel article 5(1).

M. McKenzie: Ils devront lire la *Gazette du Canada* de façon régulière afin de prendre connaissance des modifications.

M. McLeish: C'est exact.

M. McKenzie: C'est tout ce que j'avais à demander. Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur McKenzie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais revenir sur les discussions qui ont eu lieu plus tôt. M. McLeish a mentionné que tous les groupes affectés par des modifications législatives ont le droit de comparaître devant le Comité permanent. Lorsque le ministre a présenté ce projet de loi, je voudrais rappeler qu'il aurait souhaité se passer de cette disposition. Il a recommandé à la Chambre que toutes les phases du bill soient adoptées à la Chambre des communes, et ne soient renvoyées devant le comité que dans son ensemble, sans comparution de témoin. Il espérait sans doute que ce bill serait adopté sans passer par les audiences du comité. Cela révèle les risques que présente la modification d'un règlement ou d'une loi. Le maintien de ce processus consultatif n'a absolument rien d'obligatoire. Je ne veux pas dire que vous-même ainsi que les fonctionnaires du ministère des Transports ne fassiez aucun effort, mais en même temps, il n'y a rien qui vous oblige à organiser ces consultations. Je pense qu'il serait bon de donner force de loi à un tel processus. Je dois dire que nous présenterons quelques amendements au projet de loi qui tiendront compte de cette question. J'espère que ces amendements seront acceptés par les membres du Comité. En fait, à l'heure actuelle rien ne prévoit un processus de consultation.

[Texte]

from all members of the Committee, because there is really no compelling reason that any consultative process does in fact have to take place, as I see it, at the present time. The Minister of the Crown suggested that we would be wise to pass this bill in all stages in order to get it through so that we could collect from these terrible American airlines who refuse to pay their bills. Well, you know, there is a whole host of precedents and implications imposed upon an industry here that I think, when we look at the evidence that we have had presented, clearly is disconcerting to a number of people who are going to be affected by it. So I would hope that perhaps you might assist the Committee in trying to provide a clearly defined mechanism for this in fact to take place, knowing your interest in the aviation industry.

• 2125

I wanted to ask you a couple of questions about the en route facilities and services fee and the telecommunications fee, which is really the controversial subject with the three United States air carriers. When was the en route facilities and services fee and the telecommunications fee enacted? When did that become a regulation? Could you just briefly plot the history as to why it was done, what the charges are, what they were and so on? I suppose this has some implications with respect to the ICAO and the Chicago Convention and things of that nature and I am just wondering how it really came into being and what sort of process was followed.

Mr. McLeish: I am afraid that my knowledge as to the commencement of these charges is rather hazy. I do believe it was in the early fifties. And the telecommunications charge is levied against a carrier flying the North Atlantic who makes use of the high frequency telecommunication services of the Canadian Government to pass messages from the aircraft back to his dispatch at his base of origin. And there are provisions for the collection of such charges within the ICAO recommended practices. The North Atlantic charge, which is an en route air traffic service fee, is charged for each aircraft that as a matter of fact passes through that portion of Canadian air space which is assigned to Canada or the North Atlantic is a regional plan of the International Civil Aviation Organization. These charges were commenced in the fifties and were collected, and early in the sixties certain carriers refused to pay them and it was determined that the enablement of the act was not clear and the carriers at that time were refunded all the charges that had been levied against them, and the act was strengthened so as to provide the authority for making the charges. We believe that authority is legal and what is now proposed, with the clauses in this bill, is to enable the Canadian Government to collect the charges which are outstanding, specifically at this time to three American carriers.

Mr. Mazankowski: I take it that this would apply to all internationally registered aircraft as well as our own Canadian aircraft.

• 2130

Mr. McLeish: That is correct.

[Traduction]

Le ministre de la Couronne a dit qu'il serait sage d'adopter ce projet de loi le plus rapidement possible afin de pouvoir réclamer notre dû aux compagnies de navigation aérienne américaines qui refusent de payer leur note. Toutes sortes de conditions sont imposées à une industrie, et elles auront des répercussions sur pas mal de monde. Nous pouvons nous en rendre compte lorsque nous étudions les témoignages. Par conséquent, j'aimerais que vous aidiez le Comité afin d'en arriver à un mécanisme précis à cet égard.

Je voulais vous poser quelques questions au sujet des installations en cours de route, des frais de services et de télécommunications, questions qui font l'objet de controverses avec les trois transporteurs aériens américains. Quand des règlements à cet égard ont-ils été édictés? Pourquoi? Quelle en a été la conséquence? Je suppose que cela a certaines répercussions en ce qui concerne l'OACI et la Convention de Chigago. J'aimerais une réponse.

M. McLeish: Je ne me souviens pas exactement quand tout ceci est entré en vigueur. Je crois qu'il s'agit probablement du début des années '50. Quant aux frais de télécommunications, ils sont imposés à tout transporteur qui survole l'Atlantique Nord et se sert du service des télécommunications à haute fréquence du Gouvernement canadien pour transmettre des messages de l'avion à la base d'origine. Des dispositions en vue de la perception de ces frais sont recommandées par l'OACI. Les frais lors du survol de l'Atlantique Nord, frais de services en cours de route, sont imputés à chaque avion qui survole cette partie de l'espace aérien canadien conformément au plan de l'OACI. Ces frais qui ont d'abord été imposés au cours des années '50 ont été perçus au cours de ces années-là, mais au début des années '60 certains transporteurs ont refusé de les payer. En effet, à cette époque on a déterminé que la loi n'était pas claire à cet égard et on a remboursé à ce moment aux transporteurs tous les frais qui leur avaient été imputés. On a en même temps renforcé la loi afin de prévoir l'imputation de ces frais. A notre avis ces pouvoirs de perception sont légitimes et ce que nous proposons à l'heure actuelle dans le projet de loi est de permettre au Gouvernement canadien de percevoir ces frais en souffrance, particulièrement dans le cas de trois transporteurs américains.

M. Mazankowski: Je suppose que cela s'applique également à tous les avions ayant un permis international ainsi qu'à nos propres avions.

M. McLeish: C'est exact.

[Text]

Mr. Mazankowski: What sort of arrangement do we have with the United States in terms of traversing their air space? Is there a reciprocal arrangement?

Mr. McLeish: They have quite a different mechanism for charging from what we have. I do not have with me all the background on the American system, except to say it is a different method that is used whereby the AIRINC, the air radio international—no, I am sorry I cannot remember what AIRINC stands for at this time. The association the American carriers belong to, through their membership in AIRINC, pay for the appropriate charges. I am not able to brief the Committee tonight on how this applies to foreign carriers, but I could obtain this information and send it to you, Mr. Mazankowski, if you wish.

Mr. Mazankowski: Well there seems to be some confusion. What I think most of us are trying to determine is what is at the bottom of the three U.S. carriers reasoning for not paying the en route facilities and services fee and the telecommunications fee. As I understand it they are taking the position that the levying of this charge may in fact contravene the Chicago Convention and that it may very well contravene the spirit of the National Transportation Act and the Aeronautics Act. They also point out that they are subjected to compulsory charges while they are in transit over Canada and its territorial sea that are greater than those imposed upon Canadian aircraft engaged in similar scheduled air services. I am just wondering if in fact we pursue this matter with the vigour that we are what are the implications in terms of our aircraft flying into U.S. territory if there is some foundation in law, and indeed in international law, for the fact that they do not feel compelled to pay. As I understand it, the matter is before the courts. If in fact the courts throw the matter out, if the courts rule in favour of the three U.S. air carriers, where will that leave Canada and this legislation?

Mr. McLeish: I am not in a position to make that judgment, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If you are not in a position to make that judgment that is all the more reason why we should not be dealing with this bill.

Mr. McLeish: The fact of the matter is that it is before the Federal Court trial division and will be decided there.

I can add that the United States Government asked for consultation about two years ago with the Canadian Government, and the consultation took place and the United States Government appears to have been satisfied that the charges were not discriminatory against American carriers. There has been no further communication by United States authorities with respect to these particular charges. They appear to have indicated to the carriers that they can proceed through the courts on their own. I think that would indicate that it is not discriminatory in the opinion of the U.S. authorities who were briefed here, or the Department of Transport, or the Department of Justice, with respect to the charges currently being levied against all carriers who fly through the North Atlantic air space which is under the control of the Canadian air traffic control services.

[Translation]

M. Mazankowski: Quel genre d'accord avons-nous avec les États-Unis lorsqu'il s'agit de traverser leur espace aérien? Y a-t-il un accord réciproque?

M. McLeish: Leur façon d'imputer diffère du nôtre. Je ne me rappelle pas tous les détails du système américain, mais je sais qu'il s'agit d'une méthode différente selon laquelle AIRINC, la radio internationale aérienne... non, je suis désolé, je ne me souviens plus de ce que veut dire le sigle AIRINC. L'association dont font partie les transporteurs américains, par l'intermédiaire d'AIRINC, paie les frais fixés. Je ne puis vous dire ce soir comment cela s'applique dans le cas de transporteurs étrangers, mais je puis m'informer et vous envoyer les renseignements pertinents, monsieur Mazankowski, si vous le désirez.

M. Mazankowski: Il semble régner une certaine confusion. Je crois que nous essayons tous de savoir pourquoi, fondamentalement, les trois transporteurs américains ne veulent pas payer les frais fixés pour les services pendant le vol ainsi que les frais de service et les frais de télécommunications. Si j'ai bien compris, ils prétendent que l'imposition de ces taxes contrevient à la Convention de Chicago et que cela pourrait peut-être aussi contrevir à l'esprit de la loi nationale sur les transports et de la loi sur l'aéronautique. Ils soulignent aussi que les taxes auxquelles ils sont soumis lorsqu'ils sont en transit au-dessus du Canada et de ses eaux territoriales sont plus élevées que celles imposées aux appareils canadiens qui fournissent des services réguliers semblables. Si nous continuons sur notre lancer, je me demande quelles pourraient être les conséquences pour nos appareils qui survolent le territoire américain et je me demande aussi s'ils ne sont pas fondés en droit et même en droit international lorsqu'ils refusent de payer. Je sais que les tribunaux ont été saisis du cas. Si les tribunaux devaient décider en faveur des trois transporteurs aériens américains, qu'arrive-t-il des prétentions du Canada et de l'actuel projet de loi?

M. McLeish: Je ne suis pas placé pour porter un jugement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si vous n'êtes pas placé pour porter un jugement, c'est une raison de plus pour ne pas étudier le projet de loi.

M. McLeish: En fin de compte, c'est au tribunal fédéral de décider de la question.

Je puis ajouter que le gouvernement des États-Unis a consulté le gouvernement canadien il y a deux ans et qu'à la suite de cette consultation, le gouvernement des États-Unis a semblé trouver que ces taxes n'étaient pas discriminatoires à l'endroit des transporteurs américains. Il n'y a pas eu d'autres consultations à ce sujet. Le gouvernement américain semble avoir laissé les transporteurs libres de porter leur cause devant les tribunaux. Donc, en ce qui concerne les taxes imposées à l'heure actuelle, à tous les transporteurs qui traversent l'espace aérien où les services sont assurés par les contrôleurs aériens du Canada dans l'Atlantique nord, il semble que ni les autorités américaines qui sont venues se renseigner ici, ni le ministère des Transports, ni le ministère de la Justice, ne semblent croire que les taxes imposées sont discriminatoires.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Is there a two-price system, international versus national carriers?

Mr. McLeish: There is a two-price system, but it is not as you indicate. The two-price system is international versus domestic flights, not carriers.

• 2135

Mr. Mazankowski: En d'autres termes, un vol international d'Air Canada est taxé de la même façon que s'il s'agissait de PanAm?

Mr. McLeish: Exactement.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Avant de continuer, j'aimerais demander aux députés, s'ils ont des amendements à présenter, à les présenter dès que possible au greffier du comité pour qu'il ait le temps de les lire et de les faire traduire si on le désire. Si vous êtes d'accord, nous pouvons avoir une salle à notre disposition jeudi matin pour une réunion additionnelle, mais c'est à vous de décider. La salle en question est libre à 9h30 et nos témoins seront là. J'espère que nous pourrons alors aborder l'étude article par article et adopter les amendements que le comité jugera pertinents.

Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement?

Mr. Mazankowski: Le problème, c'est que nous serons peut-être alors à étudier le projet de loi sur la révision du capital du CN, le Bill C-17. Je sais que c'est dans notre intérêt d'avancer le bill actuel, mais... je crois qu'avec cette précision, c'est d'accord. D'un autre côté, je sais bien que nous avons quelques amendements à proposer. Nous ne les avons pas encore rédigés. Nous attendions de connaître les amendements du gouvernement. Peut-être en aurons-nous fini la rédaction vers la fin de la semaine.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Il nous faut un quorum pour présenter une motion, mais je voulais préciser, à l'intention des membres du comité, que pour éviter, à l'avenir, le genre de difficultés que nous avons eues la semaine dernière, j'allais proposer, donc, que le comité pourrait décider de ne pas siéger lorsque la Chambre des communes est saisie d'un projet de loi concernant les transports. Cependant, il nous faut le quorum avant de présenter une telle motion.

Mr. Lapointe, on a point of order.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, if the meeting is to be held at 9 h 30 a.m., I do not see how this could prevent us from going to the House for a piece of legislation.

Le président: Oui, j'allais justement le dire. C'est vrai. C'est à 9 h 30. Il n'y a pas de problème. Cela vous irait, qu'il y ait une réunion à 9 h 30 jeudi matin?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord, c'est décidé.

Monsieur Murta.

Mr. Murta: Merci, monsieur le président. J'aimerais avoir un éclaircissement avant de me rendre à cette réunion si importante de jeudi matin. Il s'agit de l'article 7 du bill. J'aimerais

[Traduction]

Mr. Mazankowski: Y a-t-il un système international de deux paliers de prix par opposition aux transporteurs nationaux?

Mr. McLeish: Il y a un système de deux paliers de prix, mais que ne fonctionne pas comme vous venez de décrire. Les paliers sont fixés en fonction de vols internationaux par rapport aux vols intérieurs et non pas en fonction des transporteurs.

Mr. Mazankowski: So in other words if Air Canada was engaged in an international flight it would be levied the same levy as PanAm?

Mr. McLeish: Exactly.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Just before we proceed, I would ask the members if they have any amendments they are going to present if they would be kind enough to forward them as soon as possible to the Clerk of the Committee so that he will have time to read them and maybe have them translated if that is desired. And if it is agreeable, we have a slot Thursday morning for an additional meeting, if the Committee desires. It is at 9.30 and we will have the officials back with us. I hope we can go into clause-by-clause examination at that time and then introduce any amendments that the Committee sees fit.

Mr. Mazankowski, a point of order?

Mr. Mazankowski: The trouble is by then we may very well be on the CN recapitalization bill, Bill C-17. I know it is in our interest to proceed with this bill but... I suppose with that qualification it might be agreeable. I just want to say from our standpoint that we have some amendments which we want to present. We do not have them ready at this time. We were awaiting the government amendments. Perhaps towards the latter part of this week we will have ours available.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I was going to mention to the Committee members, but we need a quorum to bring forth a motion, that to avoid the difficulties we had last week when there is a piece of legislation concerning transport in the House of Commons we could agree not to sit as long as that legislation was in the House. However, we should have a full quorum before we bring that forth.

Monsieur Lapointe, un rappel au Règlement.

Mr. Lapointe: Monsieur le président, si la réunion a lieu à 9h30 le matin, je ne vois pas comment cela pourrait nous empêcher d'aller à la Chambre pour un projet de loi.

The Chairman: Yes, I was going to mention that. That is a good point. It is at 9.30. That should not interfere. Would that be agreeable, that we have the meeting at 9.30 Thursday morning?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, and so ordered.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, thank you. I would like to pursue a matter for clarification before we go into that all-important Committee meeting on Thursday morning. It is

[Text]

demander à M. McLeish de m'expliquer cette question d'intérêt public et de commodité publique. Il me semble que le changement qu'on fait est fondé sur l'intérêt public plutôt que sur une question de commodité et besoin publics comme c'est le cas actuellement. Il s'agit de l'alinéa *a*) du paragraphe 1 de l'article 7. Un peu plus loin, nous trouvons:

... suspendre, annuler ou modifier le permis d'un service aérien commercial ...

J'aimerais demander à M. McLeish, tenant compte du contexte, ce qui devrait arriver avant qu'on ne décide de suspendre, annuler ou modifier le permis d'un service aérien. Est-ce que cela s'est déjà fait? Est-ce que cela se fait souvent? Pourquoi cet article 7?

M. McLeish: En vérité, il s'agit d'une des responsabilités de la Commission. Je ne puis vous parler au nom de la Commission pour vous dire ce qui s'est fait par le passé. Je ne puis que vous renseigner sur les suspensions ou annulations de permis émis en vertu de la partie 1 de la loi. Cet article précis porte plutôt sur la partie 2 de la loi dont l'application relève de la Commission.

M. Murta: Je comprends, vous ne savez pas. Vous nous dites donc que l'application de cet article précis ne relève pas de votre compétence et que vous ne pouvez pas définir, pour le comité, ce que l'on entend par intérêt public et commodité publique dans le présent projet de loi, par rapport à la loi elle-même et vous ne pouvez nous dire s'il y a des modifications importantes à ce titre. Pour le moment, vous n'êtes pas en mesure de nous donner ce genre de renseignement ou à nous donner au moins une idée à ce sujet, c'est bien cela?

• 2140

Mr. McLeish: All I am prepared to say is that at one time when the committee dealt with public convenience and necessity in relation to scheduled commercial air services only, and all other licences were issued in the name of public interest, at that time had its own definition. And at the beginning of this decade a major amendment was made to the Transportation Act. The committee thereafter started examining all applications for proposed services based on present and future public convenience and necessity; it no longer distinguished between two methods of examining the application.

And as I understand it, at that time, for anything that was done in the name of public interest there was no need for a hearing and there were no interventions filed. The committee would make an appropriate decision while it was dealing with a public-interest approach.

At present, though the committee does not really entertain interventions for licences at the Class 4 level, it still appears to be handling them in a manner similar to that which it employed when it used the term "public interest".

Mr. Murta: You are saying that there is not much change in terms of the definition.

Mr. McLeish: That appears to be the case. There are some grey areas. At one time in the Ministry of Transport our resource allocation was based on the first priority being given to scheduled air services. That was compatible with the com-

[Translation]

Clause 7 of the bill. I would like Mr. McLeish to explain it to me, the whole question here of public interest and public convenience. It seems that the change is made upon proof of public interest rather than proof of public convenience and necessity as now required. That is in Clause 7.(1)(a). When we go down to the bottom of that we are talking about:

suspend, cancel or amend any licence for a commercial air service. ...

I would like to ask Mr. McLeish also in that context what would have to happen before we would arrive at suspending, cancelling or amending any licences for airlines. I assume that they are for commercial air services. Has this been done? Is this much of a practice? Would you explain Clause 7?

Mr. McLeish: That is really the Commission's responsibility. I am unable to speak on behalf of the Commission with respect to what the past record has been. I can only speak to the suspension or cancellation of operating certificates issued under Part I of the Act. This particular section deals with Part II of the Act, which is the responsibility of the Commission.

Mr. Murta: I see, so you do not know. What you are saying is that you do not have any jurisdiction over this particular clause in terms of giving the Committee a definition of public interest and public convenience in this bill as compared to the old act, or saying whether there are any significant changes in terms of that. You are saying you are not prepared to give us that at the present time, give us some idea?

M. McLeish: Tout ce que je peux dire, c'est lorsqu'il a étudié la question de l'intérêt du public dans les services aériens commerciaux à horaire fixe ainsi que de tous les autres permis qui étaient délivrés dans cet intérêt, le comité avait sa propre définition. Au début de cette décennie, un amendement important a été apporté à la Loi sur les transports. Par la suite, le comité a étudié toutes les demandes de prestation de services en fonction de l'intérêt qu'elles représentent pour la commodité et les besoins du public; il ne faisait donc plus de distinction entre les deux méthodes d'examen des demandes.

Si je me souviens bien, à cette époque, le critère de l'intérêt public ne nécessitait pas d'audience et aucune intervention n'était enregistrée. Le comité prenait une décision appropriée en tenant compte essentiellement de l'intérêt public.

A l'heure actuelle, même si le comité n'accepte pas vraiment d'interventions pour des permis de classe 4, il semble toutefois les considérer de la même façon qu'il le faisait lorsqu'il employait le terme «intérêt public».

M. Murta: Vous voulez donc dire qu'il n'y a pas vraiment de changement en ce qui concerne cette définition?

M. McLeish: Tel me semble être le cas mais il y a quand même certains aspects assez vagues. A une certaine époque, au ministère des Transports, les ressources nous étaient allouées en fonction de la priorité que nous donnions aux services

[Texte]

mttee's approach to examining such proposed services in the name of present and future public convenience and necessity. And we are just trying to restore the approach that at one time existed.

Mr. Murta: I see.

Since you do not want to comment on Clause 7.(2), the suspension and cancellation, could you comment on Clause 7.(2)(b), the proposed subsection:

(b) suspend, cancel or amend any licence for a commercial air service, other than a scheduled commercial air service, if, in the opinion of the Commission, the public interest so requires.

Why is that added to this particular legislation? Does it have to do with the airlines that are in default?

Mr. McLeish: No. It is made necessary by the fact that proposed subsection (3) was introduced. It introduces the concept that for a scheduled commercial service you should be required to establish present and future public convenience and necessity. But for any other type of air service it would only be necessary to establish public interest. And because those have been introduced respecting proposed services, it was necessary to make a similar introduction in respect of the suspension, cancellation or amendment of their licences, because, in the existing clauses in the bill, it does not make the distinction between the two types of carriers; it only talks about commercial air services in the broad sense.

Mr. Murta: Who is in charge of this particular aspect of the legislation?

Mr. McLeish: This is the responsibility of the CTC, but the Ministry of Transport proposed this amendment to try to restore the methodology that once existed where there was compatibility between the manner in which the committee made its decisions and the manner in which the department made its decisions. And that is what we are trying to do.

Mr. Murta: I see.

Mr. Chairman, I may have missed this because I have not attended all the hearings, but has this particular group been before the committee to explain this particular proposed section, to get it clear in everyone's mind?

• 2145

I will be honest. While Mr. McLeish certainly knows, I guess, what he is talking about, he has left me behind in respect of some of the areas and I would like to make sure that this was well understood, certainly by myself and other members of the Committee.

Have the relevant people within the Department of Transport or the CTC been before the Committee to explain this particular aspect and how it applies?

The Chairman: We have received virtually most of the concerned people in regard to the bill, unless you have any specific organization in mind.

[Traduction]

aériens à horaire fixe. Cela était tout à fait compatible avec l'approche du comité qui consistait à évaluer les services proposés en fonction de leur intérêt pour la commodité et les besoins du public. Nous essayons simplement de reprendre cette méthode.

M. Murta: Je comprends.

Puisque vous ne voulez pas faire de commentaire sur l'article 7(2), soit la suspension et l'annulation, pourriez-vous en faire à propos de l'article 7(2) (b) qui se lit comme suit:

b) d'un service aérien commercial, autre qu'un service aérien commercial à horaire, quand elle estime que l'exige l'intérêt public.

Pourquoi ajoutez-vous cela à la loi actuelle? Est-ce que parce que certaines compagnies aériennes ne répondent pas à cette exigence?

M. McLeish: Non. Nous avons dû rajouter cela en raison de l'insertion du paragraphe 3. En effet, ce paragraphe introduit un nouveau concept, à savoir que tout service commercial à horaire fixe devra dorénavant prouver qu'il répond aux critères de la commodité et des besoins du public. Quant aux autres types de services aériens, il suffira de prouver qu'ils répondent aux besoins du public. De plus, étant donné que ces nouveaux critères ont été introduits en ce qui concerne les services proposés, il était nécessaire d'établir les mêmes critères en ce qui concerne la suspension, l'annulation ou la modification de leur permis puisque les articles de la loi actuelle ne font pas la distinction entre les deux types de transporteurs aériens.

M. Murta: Qui est responsable de cet aspect particulier de la loi?

M. McLeish: La CCT mais le ministère des Transports a proposé cet amendement afin de réinstaurer le système qui existait autrefois, à savoir que les décisions du comité et celles du ministère devaient être compatibles. C'est ce que nous essayons de faire.

M. Murta: Bien.

Monsieur le président, je n'ai pas assisté à toutes les séances et il se peut donc que j'ai manqué ces détails; toutefois, j'aimerais savoir si ce groupe particulier a comparu devant le comité pour expliquer l'article proposé afin que tout soit bien clair dans l'esprit de chacun.

Je serai franc. Bien que M. McLeish, je le suppose, sache fort bien de quoi il parle, je n'ai pas pu le suivre dans certains domaines qui m'intéressaient et j'aimerais m'assurer d'avoir bien compris et m'assurer d'avoir bien compris et m'assurer que les autres membres du Comité ont aussi bien compris ce dont il s'agit.

Est-ce que les représentants qualifiés du ministère des Transports ou de la CCT ont comparu devant le Comité pour discuter de cette question ainsi que de son application?

Le président: Je crois, que pratiquement, nous avons reçu à peu près toutes les personnes visées par ce bill à moins que vous songiez à quelque autre organisation.

[Text]

Mr. Murta: No, I am not talking about an organization, I am talking about the group of people within the Department, the group of people Mr. McLeish has been talking about, since he says he is not really directly involved with it and that it really comes under the auspices of another group.

The Chairman: Well, this Bill has been around a long time and I do not know anybody specifically, unless Mr. McLeish does, that might have commented on that particular item.

Mr. McLeish: I believe the Air Transport Association spoke to this in their brief when they were here, the question whether or not it would change anything with respect to the licensing of carriers. As a matter of fact, I would refer you, Mr. Murta, to the page opposite, page 10, where it indicates what the existing bill states. You will notice that it deals with the issue and it deals with the suspension, cancellation or amendment. And in each of those existing clauses it talks about proposed commercial air services. It does not distinguish between a scheduled service and a nonscheduled service. And what we are doing in this amendment that we have proposed is to propose one condition . . .

Mr. Murta: Excuse me, but which amendment is that?

Mr. McLeish: 7(3) and 7(3)(a) and (b) and 8(a) and (b).

Mr. Murta: All right.

Mr. McLeish: 3(a) and (b) and 8(a) and (b) on page 10.

Mr. Murta: Right.

Mr. McLeish: And all we have done in these clauses is suggest that we should have a separate approach for the scheduled carrier and for the nonscheduled carrier. In the case of the scheduled, it would be done in the name of future and public convenience and necessity and, for the nonscheduled carrier, it would be done in the name of public interest. Now there is no published definition for these two terms.

Mr. Murta: It is an interpretation.

Mr. McLeish: It is an interpretation by the Committee. And we have no intention of imposing upon the Committee a definition; it would still be up to the Committee to interpret these.

Mr. Murta: I see. So if we had anybody here from the Committee then what we would just get is an interpretation, which maybe would vary a little from Committee member to Committee member, I suppose, depending upon how he views the situation at a particular time.

Mr. McLeish: I suspect that the Committee would indicate what it once did and what it does now and that it would have to re-examine, if this became law, its interpretation to see what difference it makes.

Mr. Murta: I see. I would make a suggestion. While Mr. McLeish has certainly cleared up part of the answer, I wonder whether it would be advantageous Thursday morning to have

[Translation]

M. Murta: Non. Je ne songe pas à une organisation mais à ce groupe de personnes au sein du ministère, un groupe dont nous parle M. McLeish en disant que c'est ce groupe qui est réellement impliqué dans la question et non pas lui-même.

Le président: Cela fait pas mal de temps que nous traitons de ce bill et, pour autant que je sache, personne en particulier, à moins que M. McLeish n'en connaisse, n'a apporté d'observations sur cette question bien précise.

M. McLeish: Je crois que l'Association des transporteurs aériens, dans le mémoire qu'elle a présenté au Comité ici, a discuté de la question de savoir s'il fallait modifier quelque chose à la méthode d'émission des permis fournis aux transporteurs aériens. Plus précisément, je voudrais que vous examiniez, monsieur Murta, la page qui se trouve en regard de la page 10 et qui décrit ce que le bill actuel prévoit. Vous verrez qu'on y traite de la délivrance de permis, de la suspension, de l'annulation ou de la modification des permis et il est question, dans chacun des articles existants, des services commerciaux aériens préconisés. On ne distingue pas entre le service aérien commercial suivant un horaire fixe et le service qui ne se fait pas selon un horaire fixe. Dans l'amendement que nous avons proposé, nous mettons une condition . . .

M. Murta: Excusez-moi, mais de quel amendement s'agit-il?

M. McLeish: De l'article 7(3) et 7(3)(a) et (b) et 8(a) et (b).

M. Murta: D'accord.

M. McLeish: 3(a) et (b) et 8(a) et (b) à la page 10.

M. Murta: Très bien.

M. McLeish: Donc, tout ce que nous avons fait dans ces articles c'est d'établir un régime distinct pour les transporteurs aériens qui ont un horaire fixe et ceux qui n'en suivent pas. Dans le cas des transporteurs qui suivent un horaire fixe, on doit tenir compte de la commodité et des besoins présents et futurs du public; et, pour les transporteurs aériens qui ne suivent pas d'horaire fixe, on doit se baser sur l'intérêt public. D'un autre côté, il faut bien admettre qu'il n'y a pas de définition qui a été publiée pour ces deux termes.

M. Murta: Il s'agit donc d'une interprétation.

M. McLeish: Oui, c'est le Comité qui interprète la question et nous n'avons pas l'intention d'imposer une définition au Comité car ce serait encore le Comité qui l'interpréterait.

M. Murta: D'accord. Donc, par conséquent, si nous avions un représentant du Comité ici, nous aurions une interprétation qui varierait un peu selon l'opinion que se ferait ce représentant du Comité au moment où on lui demanderait son interprétation.

M. McLeish: Je suppose que le Comité nous dirait comment il avait procédé dans le passé et comment il procède maintenant et nous dirait qu'il se doit de réexaminer la question avant qu'elle ne devienne loi afin de voir s'il y a des différences.

M. Murta: Bon; je proposerais ceci: bien que M. McLeish ait très certainement éclairci une partie de la réponse, je me demande si on ne pourrait pas faire venir, jeudi matin, un

[Texte]

somebody from the Commission here to explain that more fully. The people that drafted the legislation may want to appear, or we may want them to appear, I frankly would not mind having them here for a half hour or so, or whatever it would take, if the Committee felt it was necessary. If they did not, I suppose I would be prepared to act on whatever the Committee wants.

The Chairman: I am in the hands of the Committee. We might be able to have a representative here that might be able to answer or clear up Mr. Murta's questions. I could ask the Clerk to look into it and maybe have somebody responsible here that could answer the question, if it was necessary.

Mr. Murta: I would suggest we have one or two people, I would not recommend that the whole shop close down to come down here for a half hour or whatever, but I think if we could have somebody here we could cover that particular area on which I would like a little more explanation, and then we could move into clause-by-clause, if that were acceptable.

Mr. Lapointe: The CTC.

• 2150

Mr. Murta: That is right. Mr. McLeish would be the man who could probably inform us as to who would be the best person to explain this.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Murta: May I ask . . . ?

The Chairman: I have allowed Mr. Murta more time, because I did not have any other questioners.

Mr. Murta: That is fine.

Mr. McRae: Am I not on your list? I specifically requested another round.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I am very unhappy about the idea that we, as a federal government, might have legislation that is far more arbitrary than the legislation in the provinces. I think we should bring a degree of equity into our legislation similar to that of the provinces.

Going back to subsection (5), where we talked about notice: presumably, there are some provinces that might not have specific ways of handling notice—or there might be. Therefore, in those particular areas we might end up putting something in two newspapers that serve the area—they could be two weeklies, they could be almost anything—and that would be the end of it. I do not see any reason why we cannot put a bottom line on this and say: look, we are going to make sure by a registered letter, or by a personal serving of notice, or something of this nature, that such—and—such a regulation has been changed.

I cannot see why that is difficult and I cannot see why it cannot be put in the act. It just strikes me as being a reasonable sort of thing to do. If every province had exactly the same rules, maybe this would not be necessary. But it seems to me that if they do not have the same rules we are unfair to some areas more than to others, especially with this

[Traduction]

représentant de la Commission afin de nous donner plus de détails. Peut-être que les rédacteurs de cette loi aimeraient comparaître ou nous pourrions leur demander de comparaître. Je suis disposé à les convoquer ici pour une demi-heure ou quelque chose de ce genre, mais si le Comité ne le veut pas, je me rangerais à l'opinion du Comité.

Le président: C'est aux membres du Comité de décider. Peut-être que nous pourrions faire venir ici un représentant qui pourrait répondre aux questions de M. Murta ou donner des éclaircissements et je pourrais demander au greffier de faire venir quelqu'un ici.

M. Murta: Je proposerais que nous fassions venir une ou deux personnes mais il ne faudrait pas que tout ferme pour que tous viennent ici pour une demi-heure, mais nous aimerions bien pouvoir interroger sur cette question une personne qui puisse nous donner plus d'explications et nous pourrions alors passer à l'étude article par article du bill.

M. Lapointe: S'agit-il de la CCT?

M. Murta: D'accord. M. McLeish pourrait probablement nous dire qui serait le mieux placé pour nous expliquer tout cela.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Murta: Puis-je demander . . .

Le président: J'ai donné plus de temps à M. Murta parce qu'il n'y avait personne d'autre sur la liste.

M. Murta: Merci.

M. McRae: Ne suis-je pas sur votre liste? J'avais demandé d'être inscrit pour une autre série de questions.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Ce qui me chagrine beaucoup c'est que nous adoptions, nous, au gouvernement fédéral, une loi qui soit beaucoup plus arbitraire que celle qui s'applique dans les provinces. Je crois qu'il faudrait apporter une certaine égalité dans ces questions.

Pour en revenir au paragraphe (5) où il était question de publications, il est possible que certaines provinces n'auraient rien prévu en ce sens. Par conséquent, nous pourrions en arriver à cette situation à publier quelque chose dans deux journaux qui desservent la région . . . peut-être des hebdomadaires . . . et le tour serait joué. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas ajouter une note indiquant, par exemple, que tel règlement a changé par lettre enregistrée ou directement aux intéressés.

Je ne vois pas où est la difficulté. Je ne vois pas pourquoi on ne peut pas le faire figurer dans la loi. Tout cela me paraît très raisonnable et si, dans chaque province, la même règle s'applique, peut-être qu'on n'aura pas même à agir en ce sens; mais si les provinces ne disposent pas de règlements similaires en nous adressant par exemple à deux journaux, nous pourrions favori-

[Text]

business about two newspapers. It is quite easy for me to see where one could—I am not saying that the present administration would do this—presumably, advertise in some pretty obscure newspapers and really the individual would not be served. That is just one sort of case.

The other point I think is far more important, because probably, some way or other, people are, by work of mouth, going to find out the regulation has been changed. This is not so serious, but I think far more serious is the fact that regardless of what is in the laws of individual provinces where we have agreements, we have no provision in here for appeal. Again, it is that individual who happens to have this house that is in this area that he did not have anything to with—such as the people in Stanley Park, a good example. They were there before the airport was there. All of a sudden, all these regulations come into effect. It seems to me that we, as a federal government, should be as much concerned with that individual as the provinces are and that we should have safeguards built into our laws similar to those of the provinces, or roughly similar.

Therefore, I think on the matter of notice, on the matter of appeal, on the matter of the amount of compensation, a just compensation—For instance, you indicated in terms of compensation that we would not compensate somebody for a new use of the land if the land were used in a different way. But what happens to land that comes into new use that would be normal use if the airport had not moved in next door? The people were living there before the airport moved in. All of a sudden, the city grows out, you put some water in and, therefore, you can have smaller lots because you have water and sewage. That is the normal pattern around that whole area. But these people are different, because the airport happened to move in beforehand. The airport is perfectly correct in doing what it is doing, at least in doing some of the things it is doing. Certainly the department is. But, on the other hand, assuming that they are perfectly justified—and in this case I am not satisfied that they are, because I think it does not really affect the function of the airport—assuming a situation where they would be perfectly justified, an individual has a right to fair compensation. How do we know? How are we going to be able to be sure that person has some kind of appeal, some kind of way of making sure that the compensation is fair, not untoward, not more than fair, but fair? I feel that there are some things lacking in this bill, whether they were in before or were not in before, that should be there, and I would go back and say what those are. I think (1) some real provision for notice, and I hope that the Parliamentary Secretary is making note of this because I would like either to present amendments myself or I will give the Department a chance to present amendments in lieu of my doing so, before I do so. So that (1) is notice. The other is some kind of an appeal process in terms of a change and some way of ensuring that compensation is fair through some appeal.

[Translation]

ser certaines régions par rapport à d'autres. Je m'imagine facilement, je ne dis pas que l'administration actuelle le ferait, pour mettre un avis dans quelque journal inconnu et qu'ainsi les personnes concernées ne seraient pas averties... ce n'est là d'ailleurs qu'un exemple.

Mais je voudrais aussi insister sur un autre point beaucoup plus important, c'est qu'en fait les gens seront renseignés de bouche à oreille sur le fait qu'un certain règlement a été modifié. Cela n'est pas trop grave, mais je crois que ce qui est beaucoup plus grave c'est que quelles que soient les lois qui existent dans des provinces où nous avons passé des accords, nous n'avons prévu aucune voie d'appel. C'est à nouveau la personne qui par hasard justement a sa maison dans cette région qui n'avait rien à voir avec l'affaire... comme ces gens dans Stanley Park qui en souffriront. Ces gens-là habitaient l'endroit avant que l'aéroport se construise et tout d'un coup ces règlements sont entrés en vigueur et il me semble que nous devrions prendre à cœur la situation de ces personnes autant que les provinces et que nous devrions avoir des sauvegardes intégrées dans nos lois qui soient équivalentes tout au moins en gros à celles que prévoient les provinces.

Par conséquent, pour cette question de publication, pour cette question d'appel, d'indemnisation, vous nous aviez dit que nous ne devrions pas indemniser qui que ce soit pour cette nouvelle utilisation du terrain lorsque le terrain est utilisé de façon différente. Mais qu'en est-il du terrain qu'on utiliserait d'une façon normale si l'aéroport ne s'était pas installé tout près? Les gens habitaient cet endroit avant que l'aéroport vienne s'installer et tout d'un coup la ville s'agrandit et vous apportez des installations d'aqueduc qui permettent d'avoir des lotissements moins grands dans toute la région. La situation de ces personnes est différente car l'aéroport s'y était installé auparavant et avait, jusqu'à un certain point, le droit de s'installer de cette façon. Le Ministère était dans son droit mais, d'autre part, dans notre cas, je ne suis pas tout à fait convaincu que l'action est justifiée car elle ne touche pas réellement au rôle de l'aéroport... Dans une situation parfaitement justifiée, la personne lésée devrait avoir le droit d'être indemnisée équitablement. Comment pourrions-nous savoir si la personne visée aura à sa disposition quelque genre d'appel ou quelque possibilité d'être indemnisée équitablement, ni plus ni moins? Je trouve qu'il y a des lacunes dans ce bill et qu'on devrait préciser la situation de ces personnes qu'elles aient habité là auparavant ou non. Je reviendrai en arrière et préciserai qu'il faudrait que dans ce bill il y ait (1) quelque stipulation prévoyant un avis, et j'espère que le secrétaire parlementaire prend bonne note de tout ceci car j'aimerais présenter ces amendements mais, auparavant, donner au ministère la possibilité de les connaître. Le premier point, c'est l'avis; l'autre c'est une stipulation comme quoi il y aurait un processus d'appel et un moyen de s'assurer d'une juste indemnisation.

[Texte]

• 2155

Mr. McLeish: I am trying to take these one at a time.

On the question of notice, we feel that we are not doing anything different than what a province would do. We are attempting to make use of the provincial legislation that provides notice. We do not know of any province that writes individually to the property owners and tells them of the zoning changes. As a matter of fact, it is customary for the provinces also to insert advertisements in newspapers to notify owners of changes in zoning, to post public notices, and so on. We are planning to use the procedures that are required by law in the provinces, but have indicated that in addition to those, we would require two successive postings in two different area newspapers.

Mr. McRae: I am told that in the City of Thunder Bay, at least, and I gather this is for the province, a notice is sent by first-class mail to all affected property owners.

Mr. McLeish: That may be an approach taken by the City of Thunder Bay, but I do not believe this is required by the province.

Mr. McRae: Yes, but what does it cost to send a registered letter?

Mr. McLeish: We are attempting to be as fair as the provinces are, and when it comes to compensation, we have examined all the various airports that could be affected by this bill to determine what would happen to existing uses. Where existing uses are considered compatible, there is no change. Where an existing use is going to be down zoned, there is no provision for compensation for down zoning, but where an existing use, as I indicated before, or a use that has already received permission is involved, then there would be compensation. So, we would treat this in precisely the same way as the province would. Provinces do not pay for down zoning and neither would the federal government, so there is really no difference in this respect.

Mr. McRae: I would like to continue this on Thursday.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. McLeish did indicate that he was going to provide the Committee with some historical background.

Mr. McLeish: Yes, I will do that.

Mr. Mazankowski: I wonder also whether it would be possible for you to present to the Committee a written statement in respect of the position of the United States government on the imposition of these fees that we have been discussing.

Also, might I just serve notice, Mr. Chairman, that I would like to ask Mr. McLeish some questions in respect of the agreement that Canada has with the civil aviation authority in the United Kingdom in respect of the collection of these fees and what sort of an arrangement we have with the U.K. As I understand it, the U.K., through an agreement between

[Traduction]

M. McLeish: J'essaie de prendre note de ces amendements, un à la fois.

Pour la question de l'avis, je dirais que nous n'avons pas l'impression actuellement de procéder différemment des provinces. Nous essayons d'utiliser les lois provinciales pour fournir cet avis et nous ne connaissons pas de gouvernement provincial qui écrirait à chaque propriétaire individuellement pour lui dire quelles seront les modifications apportées aux zones. En fait, les provinces mettent des annonces dans les journaux afin de prévenir les propriétaires de ces changements, etc. . . Nous voulons donc nous servir des procédures légales en vigueur dans les provinces mais nous y avons ajouté l'obligation de deux avis successifs publiés dans deux journaux différents de la région.

M. McRae: On me dit que dans la ville de Thunder Bay, et je suppose que cela s'applique à la province, on envoie un avis par courrier de première classe à tous les propriétaires touchés.

M. McLeish: Peut-être est-ce ainsi que procède la ville de Thunder Bay mais je ne pense pas que ce soit une exigence provinciale.

M. McRae: Mair quel est le coût d'une lettre enregistrée?

M. McLeish: Nous essayons de nous montrer aussi justes que les provinces et quant au sujet de l'indemnisation, nous devons examiner la situation de tous les aéroports visés par ce bill afin de voir ce qui se produirait. Lorsque l'usage de l'aéroport et l'usage qui est fait effectivement des terrains sont jugés compatibles, aucune modification n'est apportée. Mais lorsque l'usage actuel oblige à une nouvelle classification de la zone dans une catégorie inférieure on ne prévoit pas d'indemnisation mais lorsque l'usage qui est fait de ces propriétés actuellement a été l'objet d'une permission antérieure, il y aura indemnisation. Donc nous agissons comme les gouvernements provinciaux qui ne versent pas d'indemnisation lorsqu'ils déclassent une zone.

M. McRae: J'aimerais reprendre cette discussion jeudi prochain.

Le président: Merci, monsieur McRae.

M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, car M. McLeish avait indiqué qu'il allait fournir au Comité des antécédents.

M. McLeish: Oui.

M. Mazankowski: Je me demande aussi si vous pourriez fournir au Comité une attestation écrite indiquant comment le gouvernement américain agit lorsqu'il impose les droits dont nous avons discuté.

Puis-je aussi indiquer, monsieur le président, que j'aimerais poser à M. McLeish quelques questions au sujet de l'accord passé entre le Canada et les autorités de l'aviation civile aux États-Unis pour la perception de ces droits, ainsi que sur le genre d'accords que nous avons conclus avec le Royaume-Uni. Si je comprends bien, le Royaume-Uni, aux termes d'un

[Text]

Canada and the U.K., collects the bulk of these fees. Is that correct?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Mazankowski: I will get into that at the next meeting, perhaps.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Thank you, Mr. McLeish and your officials, for appearing before us this evening. The next meeting will be Thursday at 9.30 a.m. sharp.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

accord passé entre le Canada et lui, perçoit la plupart de ces droits. Est-ce exact?

M. McLeish: C'est exact.

M. Mazankowski: Je discuterai de cette question à la prochaine séance.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Merci, monsieur McLeish; je remercie aussi vos fonctionnaires qui sont venus ici ce soir. Notre prochaine séance aura lieu jeudi prochain à 9 h 30 très précises.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning.

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. R. Moffatt, Directeur de la région de l'Ontario (Air), Planification des systèmes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Thursday, February 9, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le jeudi 9 février 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

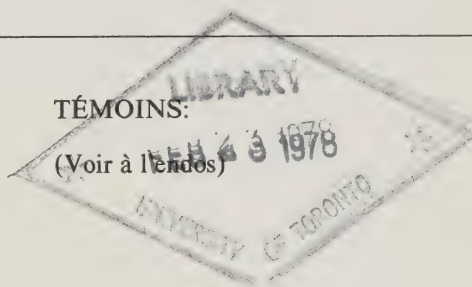
Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Allard
Benjamin
Bussières
Cadieu
Condon

Daudlin
Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn
Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski

McCain
McKenzie
McRae
Murta
Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 9, 1978
(11)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*La Salle- mard-Côte Saint-Paul*), Condon, Daudlin, Flynn, Forrestall, Harquail, Lapointe, Mazankowski, McCain and Murta.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The witnesses answered questions.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 FÉVRIER 1978
(11)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*La Salle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Daudlin, Flynn, Forrestall, Harquail, Lapointe, Mazankowski, McCain et Murta.

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. J. P. Vaillancourt, directeur, Normes et législation aéronautiques.

Le Comité reprend l'étude du bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 1.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 9, 1978

• 0938

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. We will resume consideration of Bill C-4, an Act to amend the Aeronautics Act, and we will continue general discussion on Clause 1.

On Clause 1 . . .

The Chairman: We were to have Mr. McLeish, the administrator, with us. I notice he is not here, I might ask Mr. Moffatt, the Ontario region air manager, to join me at the table, please. He is the manager of systems and planning.

• 0940

Do we have any questioners this morning? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if Mr. McLeish is not here, I am not sure how we can proceed. There certainly are a few more questions that I want to put to Mr. McLeish and I am not sure whether Mr. Moffatt can answer them. I think he is essentially in a different area from Mr. McLeish, from what I gather. Is that not correct, Mr. Moffatt?

Mr. R. Moffatt (Ontario Region (Air), Manager, Systems Planning, Canadian Air Transportation Administration): That is correct, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: I take it that if we have any questions with respect to the zoning regulations, Mr. Moffatt is qualified to answer most of those questions. But in terms of the application of the bill, I wanted to get into the insurance section a bit and I wanted to continue with some of the questions I raised on Monday evening. I do not know how we can continue without someone from the Ministry.

The Chairman: We have Mr. Vaillancourt here with us this morning. He is the Director of Aeronautical Standards and Legislation. He is prepared to answer any questions that members of the Committee might have.

Mr. Mazankowski: I can perhaps direct a question to him with respect to Clause 3 on page 2, having to do with insurance. Since there has been some question raised about the necessity of putting the requirement for carrying insurance in the legislation, I wonder what the Ministry has in mind in terms of administering and supervising the actual carrying of insurance.

Are we looking here at another potential bureaucracy build-up? Are we going to end up with a superintendent of insurance in the aircraft industry? How is it going to be administered? Is it simply going to be a regulation that says every aircraft owner/operator must carry x number of dollars worth of liability insurance as a minimum? How is that going to be applied?

I gather from the witnesses who appeared before us that they were not opposed to the necessity of carrying insurance, and I think everyone is of the same view, that insurance should be mandatory, should be carried. But I think what they are

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 9 février 1978

[Translation]

Le président: La séance est ouverte. Le quorum est réuni. Nous allons reprendre l'étude du Bill C-4 modifiant la Loi sur l'aéronautique et nous allons poursuivre la discussion générale sur l'article 1.

L'article 1 est mis en délibération.

Le président: Nous devons recevoir l'administrateur, M. McLeish. Je constate qu'il est absent. Je vais demander à M. Moffatt, directeur des services aériens pour la région de l'Ontario, de bien vouloir venir prendre place à côté de moi. Il est en charge de la planification et des systèmes.

Y a-t-il des questions ce matin? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en l'absence de M. McLeish je ne vois pas très bien ce que nous pourrions faire. Pour ma part j'ai plusieurs questions à lui poser et je ne suis pas sûr que M. Moffatt puisse y répondre. Je crois que son domaine diffère de celui de M. McLeish, n'est-ce pas, monsieur Moffatt?

M. R. Moffatt (Région de l'Ontario (Air), directeur, planification des systèmes, administration canadienne des transports aériens): Effectivement, monsieur le président.

M. Mazankowski: Je suppose que M. Moffatt est qualifié pour répondre à la plupart de vos questions sur la réglementation des zones. Mais en ce qui concerne cette loi et son application, je voulais parler de l'article sur les assurances et reprendre certaines des questions que j'ai posées lundi soir. Je ne vois pas comment nous pouvons poursuivre la discussion en l'absence d'un représentant du ministère.

Le président: Nous avons parmi nous M. Vaillancourt qui est directeur des normes et de la législation aéronautiques. Il est prêt à répondre à toutes vos questions.

Mr. Mazankowski: Je pourrais peut-être l'interroger sur l'article 3 qui se trouve à la page 2 et qui porte sur les assurances. Puisqu'on a contesté la nécessité d'exiger dans cette loi qu'une assurance soit contractée, je me demande comment le ministère envisage l'administration et les contrôles auxquels cette condition donnerait lieu.

Ne risque-t-on pas de renforcer la bureaucratie? Allons-nous nous retrouver avec un inspecteur des assurances pour le secteur aérien? Comment cela sera-t-il administré? S'agira-t-il d'une simple réglementation qui exigera de tout propriétaire ou exploitant qu'il contracte une assurance-responsabilité dont le minimum devra être de tant? Comment cela sera-t-il appliqué?

Les témoins que nous avons entendus n'étaient pas contre la nécessité de contracter cette assurance, et je crois que tout le monde est d'accord sur le fait que cette assurance devrait être obligatoire. Mais on redoute, je crois, un accroissement de la

[Texte]

concerned about is the potential of a bureaucracy build-up which will ultimately reflect upon the aircraft owners and operators. It becomes a burden to the Ministry which then becomes a burden, directly or indirectly, to the aviation industry.

I would want some fairly firm assurances that we are not looking here at another potential bureaucracy build-up before I agree to the passage of that particular clause.

The Chairman: Mr. McLeish has arrived. I would ask him in the future if he is going to be a little late that for the consideration of the members he advise the Clerk, as it does put us a little in an embarrassing position.

Maybe you would like to redirect your question, Mr. Mazankowski, to Mr. McLeish.

Mr. Mazankowski: Well, if the gentleman would want to respond, perhaps Mr. McLeish might be able to elaborate as well. I am prepared to take either man's word, knowing they speak from a very lofty position.

The Chairman: Who is going to answer? Mr. Vaillancourt.

Mr. J. P. Vaillancourt (Director, Aeronautical Standards and Legislation, Transport Canada): I will attempt to give Mr. Mazankowski an answer, and I hope Mr. McLeish will complete the areas that I may not cover fully.

• 0945

There is no intention on the part of the department to build up a bureaucracy to build up a large staff to administer the requirement for insurance that could be imposed by regulations. In response to associations that have approached us we have stated that this is an area that will be developed in consultation with the industry. I would envisage at this time that it would be more a requirement such as we have for registering an aircraft, a statement that he has insurance, and that the regulation would state the minimum required.

Mr. Mazankowski: You are not envisaging any policing of this particular matter, is that correct?

Mr. Vaillancourt: Up to now, unless there was evidence to suggest otherwise, I did not think that we would have to police it any more than the provinces are policing their requirements for public liability insurance for owners of motor vehicles. The Province of Ontario just requires that you have it.

Mr. Mazankowski: Yes. Because of the wide variation in the value of passengers and property and the wide variation of use, particularly private aircraft for example, it is really quite different if you are flying a tubble-jumper like I used to fly back in Alberta vis-à-vis a person who flies into Malton or Dorval—do you envision any sort of a staging in, or is it going to be a blanket minimum that is going to cut across all types of utilization? Here you have the situation of the flying farmers, for example, essentially pleasure flying. I do not think they would want to be grouped together with the kind of executive-type flying that probably goes into some of the major and the busier airports where the incidence factor might be higher than that on, say, the prairies.

[Traduction]

bureaucratie dont en fin de compte les propriétaires et les exploitants feront les frais. Cela deviendra pour le ministère un fardeau qui, directement ou indirectement, se répercutera sur tout le secteur de l'aviation.

Avant d'approuver l'adoption de cet article je veux être sûr qu'on ne s'expose pas à un surcroît de bureaucratie.

Le président: M. McLeish est arrivé. À l'avenir, s'il sait qu'il arrivera en retard, j'aimerais qu'il en avertisse le greffier de manière à ne pas nous mettre dans une situation embarrassante.

Monsieur Mazankowski, vous voudriez peut-être répéter votre question à l'intention de M. McLeish.

M. Mazankowski: Ce monsieur aimerait peut-être y répondre, après quoi M. McLeish pourrait donner des précisions. Peu importe que ce soit l'un ou l'autre qui réponde car je sais qu'ils sont tous deux très qualifiés.

Le président: Qui va répondre? Monsieur Vaillancourt.

M. J. P. Vaillancourt (directeur, Normes et législation aéronautiques, Transports Canada): Je vais tenter de répondre à M. Mazankowski et j'espère que M. McLeish reprendra tout ce que j'aurais pu omettre.

Le ministère n'a nullement l'intention d'accroître la bureaucratie ou de mettre en place un personnel considérable pour veiller à ce qu'une éventuelle réglementation sur les assurances soit appliquée. En réponse aux associations qui se sont mises en rapport avec nous, nous avons déclaré que dans ce domaine les intéressés seront consultés. Pour l'instant, je suppose que ce sera analogue à ce qui se passe pour l'enregistrement d'un avion, c'est-à-dire qu'on exigera une attestation d'assurances, et la réglementation fixera le minimum requis.

M. Mazankowski: Ici vous n'envisagez pas d'inspection, n'est-ce pas?

M. Vaillancourt: Jusqu'à preuve du contraire, nous n'envisageons pas que notre surveillance puisse être plus intensive que celle des provinces dans le domaine des assurances-responsabilités qu'on exige des propriétaires de véhicules motorisés. L'Ontario exige simplement qu'on soit assuré.

M. Mazankowski: Oui. Étant donné les différences considérables qui existent entre les appareils, du point de vue de leur valeur, de l'usage qu'on en fait et du nombre de leurs passagers, et je songe en particulier aux avions privés car—par exemple, piloter un petit zinc de tourisme comme je le faisais dans le temps en Alberta et prendre l'avion à Malton ou à Dorval, ce n'est pas du tout la même chose—envisagez-vous une sorte de graduation ou y aura-t-il un minimum qui s'appliquera uniformément à tous les appareils quelle qu'en soit l'utilisation? On a par exemple le cas des agriculteurs qui sont strictement des pilotes sportifs. Ils n'aimeraient sûrement pas être placés dans la même catégorie que les hommes d'affaires qui utilisent vraisemblablement certains des aéroports les plus importants et où le trafic est le plus dense; par conséquent les risques d'accident y sont plus élevés que dans les Prairies, par exemple.

[Text]

Mr. Vaillancourt: We have indicated that the level and type of insurance would be arrived at through negotiation. We will need to consult with the industry and the associations.

Mr. Mazankowski: That is a guarantee, I take it?

Mr. Vaillancourt: Yes, our transport policy.

Mr. Mazankowski: I see. Mr. Chairman, Mr. McLeish was going to give me some background with regard to the history surrounding the application of the on-route facilities, service fees and the telecommunications fee, also some statement with regard to the fact that the U.S. authorities agree with the application of these fees. Also, I wanted to have some assurance that the . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski. Mr. Lapointe, on a point of order.

Mr. Lapointe: On this point, Mr. Chairman, I have just given the Clerk of the Committee copies of this document concerning North Atlantic on-route fees, Polar route fees and telecommunications fees. Together with that there is the memorandum of understanding between the U.K. and Canada, also the negotiations which took place with the U.S. authorities. Maybe it could be distributed.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Is it all right with the Committee members if we circulate the said document?

Mr. Mazankowski: Perhaps we could have it appended to *Hansard*.

The Chairman: If it is agreeable.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I think it would be a good way to have this in both languages.

• 0950

The Chairman: We do not have it in the French language at the moment because they completed it last night and it would delay the printing. We could have it appended at another meeting if you so desired.

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Would that be all right?

Mr. Mazankowski: Sure.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: I have not had a chance to study it, Mr. Chairman. I was wondering, Mr. McLeish, why was it necessary to have this arrangement made with the U.K.? What is so magic about the U.K. having to collect these fees? And what sort of arrangement was made roughly? Do they have a collection fee system? Is that part of the memorandum of understanding as well?

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): There are really two reasons. One is the fact that carriers involved may be not landing in Canada. They may be flying through to Gander oceanic air space en route to the United States.

Mr. Mazankowski: For that reason, the U.K. is the most logical.

[Translation]

M. Vaillancourt: Nous avons indiqué que la nature et le montant des assurances seraient déterminés par voie de négociations. Il faudra que nous consultions les associations et les dirigeants de ce secteur.

M. Mazankowski: C'est une garantie, n'est-ce pas?

M. Vaillancourt: Oui, cela s'inscrit dans notre politique des transports.

M. Mazankowski: Je vois. M. McLeish devait me donner des explications sur les frais des services en vol et les frais de télécommunications; il devait également me donner des précisions sur le fait que les autorités américaines les ont acceptées. Par ailleurs, je voulais avoir l'assurance que . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski, mais M. Lapointe invoque le Règlement.

M. Lapointe: A ce propos, je viens de remettre au greffier du Comité des exemplaires du document concernant les frais des services en cours de vol sur l'Atlantique Nord, les taxes sur la route polaire et les télécommunications. Il est accompagné d'un protocole d'accord entre le Royaume-Uni et le Canada et il fait état des négociations qui ont eu lieu avec les autorités américaines. On pourrait distribuer tout cela.

Le président: Merci, monsieur Lapointe. Êtes-vous d'accord pour que ce document soit distribué?

M. Mazankowski: On pourrait peut-être l'annexer au *hansard*.

Le président: Si vous êtes d'accord.

M. Lapointe: Monsieur le président, ce serait une bonne chose que de l'avoir dans les deux langues.

Le président: Nous ne l'avons pas encore en français car il a été achevé hier soir, et cela retarderait l'impression. Si vous le voulez, nous pourrions le joindre au procès-verbal d'une autre séance.

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

M. Mazankowski: Bien sûr.

Le président: D'accord.

M. Mazankowski: Je n'ai pas encore eu la possibilité de l'étudier, monsieur le président. Monsieur McLeish, d'où vient la nécessité de cet arrangement avec le Royaume-Uni? Qu'y a-t-il de si formidable à ce que le Royaume-Uni perçoive ces droits? Et en gros, en quoi consistait cet arrangement? Existe-t-il là-bas un moyen de percevoir les droits? cela fait-il également partie du protocole d'accord?

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Il y a deux raisons à cela. Premièrement, il se peut que les transporteurs n'atterrissent pas au Canada. Ils peuvent passer par Gander en survolant l'océan pour aller aux États-Unis.

M. Mazankowski: Et pour cette raison, le Royaume-Uni est ce qu'il y a de plus logique.

[Texte]

Mr. McLeish: Yes, but there also is at the present moment an attempt being made by the International Civil Aviation Organization toward a unified system of collecting charges whereby all North Atlantic and Polar Route charges would be billed and collected by one central authority. The U.K. is being anticipated to be that authority.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Forrestall: That would be the permanent authority, Mr. McLeish?

Mr. McLeish: Yes. That is the likelihood at the moment.

Mr. Mazankowski: Supposing you have a lien on an aircraft and you have gone through all the stages of attempting to collect and you move toward seizure, is it possible for the Canadian authorities to seize an aircraft on foreign soil?

Mr. McLeish: The memorandum of understanding which is in Appendix 2 of the paperwork you have received today speaks to the fact that this authority under the memorandum of understanding is available through the United Kingdom. If you look on page 3 Section 6.1 of Appendix 2, that would be the penultimate page of this brief...

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. McLeish: ... you will see that it is the understanding of the two governments that the authority will not be able to enforce the payment of sums due unless the operator of the aircraft has a place of business in the United Kingdom or one of his aircraft lands in the United Kingdom.

Mr. Mazankowski: That does not necessarily mean seizure, though.

Mr. McLeish: It does not necessarily mean seizure. The judgment will be made by the United Kingdom; the jurisdiction is by the courts of the United Kingdom, if you read on to the rest of that paragraph. It indicates that there is a flexibility here.

Mr. Mazankowski: In essence, in the trouble that you are having with the three carriers, you may not be able to invoke seizure anyway. It really would depend upon the interpretation of the U.K.

Mr. McLeish: And also, if you read into 6.2, it would indicate that if there are problems that then they have to come back to the Administrator of the Canadian Air Transportation Administration. Depending on the circumstances, then we will seek the appropriate advice from Justice.

Mr. Mazankowski: So you could still have the same kinds of problems that you are now having. What you are doing here through this bill is tightening up a process but not making it absolutely foolproof.

Mr. McLeish: Yes. I was reviewing last night the questions put in Committee and I think the important point which may not have been stressed sufficiently is the advice we have received from the Department of Justice that the present clauses in the Act do not place an obligation on any person at present, and that is why the words "owners and operators" have been introduced in line 20—that is the essential feature

[Traduction]

M. McLeish: Oui, mais l'Organisation de l'aviation civile internationale tente actuellement d'établir un système par lequel toutes les taxes s'appliquant à l'Atlantique Nord et à la route polaire seraient facturées et perçues par un seul et même pouvoir central. On prévoit ce que le Royaume-Uni en sera chargé.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Forrestall: Ce serait permanent, monsieur McLeish?

M. McLeish: Oui. C'est la solution envisagée pour l'instant.

M. Mazankowski: A supposer que vous ayez un privilège sur un appareil et qu'après avoir franchi sans succès toutes les étapes qui vous auraient permis de percevoir votre dû, vous vous apprêtiez à effectuer une saisie, les autorités canadiennes pourraient-elles saisir un appareil en territoire étranger?

M. McLeish: Le protocole d'accord qui se trouve à l'appendice 2 du document qu'on vous a remis aujourd'hui, confère ce pouvoir au Royaume-Uni. Si vous vous reportez à l'article 6.1 qui se trouve à la page 3 de l'appendice 2, c'est-à-dire à l'avant-dernière page du mémoire...

M. Mazankowski: Oui.

M. McLeish: ... vous verrez que les deux gouvernements sont convenus que l'organisme ne pourra pas exiger le versement des sommes impayées à moins que l'exploitant de l'appareil exerce ses activités au Royaume-Uni ou que l'un de ses avions atterrisse au Royaume-Uni.

M. Mazankowski: Mais cela n'implique pas nécessairement la saisie.

M. McLeish: Cela n'implique pas nécessairement la saisie. La décision sera prise par le Royaume-Uni; si vous lisez le reste de ce paragraphe, vous verrez que ce sont les tribunaux du Royaume-Uni qui en décideront. Il y a donc ici une certaine souplesse.

M. Mazankowski: Malgré les difficultés que vous posent les trois transporteurs, vous ne pourrez tout de même pas recourir à la saisie. En fait, cela dépendra de l'interprétation du Royaume-Uni.

M. McLeish: Et en outre, le paragraphe 6.2 indique qu'en cas de difficulté, il faudra s'adresser à l'Administrateur canadien des transports aériens. Selon les circonstances, nous solliciterons l'avis du ministère de la Justice.

M. Mazankowski: Vous pourriez donc vous retrouver devant les mêmes problèmes que maintenant. Les conditions sont plus sévères mais ce n'est pas encore à toute épreuve.

M. McLeish: Oui, hier soir, j'ai réexaminé les questions posées au Comité et je ne crois pas qu'on ait assez insisté sur les conseils du ministère de la Justice qui a signalé que les articles actuels de la Loi ne comportent aucune obligation envers qui que ce soit. Voilà pourquoi les mots «propriétaires et exploitants» ont été ajoutés aux lignes 17 et 18. Cet amendement est l'aspect le plus important du bill et permettra, d'après

[Text]

and the Deputy Attorney General has advised us that that is the most significant amendment that is required, to help with the successful collection in the future.

Mr. Mazankowski: Could you, Mr. McLeish, tell us in general terms how you are able to establish the respective charges that you allocate. I know that the charges for these services have been going up like everything else, but how do you establish your basic en route costs? Do you have a formula? We hear so much about cost recovery and user-pay and all this business, and in the railroad business they have a set of regulations which are applied in determining the cost of operating a rail line and moving a product. How do you establish the costs that you are applying in this specific instance, for example?

Mr. McLeish: Well, if we are dealing with the telecommunications field in the North Atlantic, for example, it is done on the basis of per flight, and we are now approaching a \$30 per flight. This is based on what it costs us to take a message from a carrier and to relay it through our system into land lines back to the base of the carrier, which in the majority of instances is in the United States. So we base it upon our actual costs, and these costs are audited and are available to be shown to anybody that wishes to see them.

With respect to the North Atlantic en route charge, it is a little more complex to work out the costs here, but nevertheless they are also available and could be audited. It is based on the IFR—that is, the Instrument Flight Rule—miles that the aircraft is flying through the Gander-controlled airspace, and then on through the Moncton-controlled airspace, depending upon how far to the north of the Canadian border the North Atlantic tracks are on a particular day, and that is a function of weather.

These charges are then averaged out and our objective is similar to that of the United Kingdom and of Denmark, and that is to achieve 100 per cent cost recovery for the costs of providing the service, under the aegis of the International Civil Aviation Organization, to all carriers—and I emphasize *all carriers*—exclusive of government-operated aircraft.

Mr. Mazankowski: Any government, of any country?

Mr. McLeish: That is right—flying through the North Atlantic assigned airspace; and we have the airspace assigned from mid-Atlantic to the Canadian coast, and the United Kingdom has it from mid-Atlantic back to the Irish coast.

Mr. Mazankowski: So all commercial aircraft that are using this facility, regardless of the country of registration are charged the same level?

Mr. McLeish: That is right.

Mr. Mazankowski: The second question is that the charges and the formula, and, in fact, the policy of charging, are consistent with the Chicago Convention and the ICAO?

[Translation]

le procureur général adjoint, de faciliter la perception des taxes à l'avenir.

M. Mazankowski: Pourriez-vous, monsieur McLeish, nous décrire de façon générale le processus par lequel vous fixez et percevez les taxes en question. Je sais que les taxes en question, comme tout le reste, mais comment déterminez-vous le coût de base pour les services en cours de vol? Avez-vous une formule? Nous entendons beaucoup parler du principe du recouvrement des frais et du paiement par l'utilisateur; dans l'industrie des chemins de fer, il existe un règlement qui permet de déterminer le coût d'exploitation d'une ligne de chemin de fer et les frais de transport d'un produit. Comment déterminez-vous, par exemple, le coût que vous appliquez dans un cas particulier?

M. McLeish: Eh bien, s'il s'agit des télécommunications dans le nord de l'Atlantique, par exemple, nous calculons le coût par vol, ce qui revient à près de 30 dollars. Ce chiffre est calculé à partir du coût de capter un signal émis par un transporteur et de le retransmettre par notre réseau à la base de celui-ci, qui se trouve dans la plupart des cas aux États-Unis. Le chiffre est donc basé sur le coût réel, qui fait l'objet d'une vérification et peut être examiné par quiconque en exprime le désir.

En ce qui concerne la taxe de survol s'appliquant à l'Atlantique nord, le calcul du coût est beaucoup plus complexe, mais pourrait néanmoins faire l'objet d'une vérification. Le coût est calculé à partir du nombre de milles couverts en vol à instrument par un avion qui traverse l'espace aérien contrôlé par Gander ou par Moncton, dépendant à quelle distance au nord de la frontière canadienne l'on fait passer les vols nord-atlantiques, ce qui dépend à son tour du temps qu'il fait.

Ensuite, nous faisons la moyenne des taxes, notre objectif étant le même que celui du Royaume-Uni et du Danemark, à savoir de récupérer la totalité du coût du service, sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à tous les transporteurs—et j'insiste sur les mots «tous les transporteurs»—à l'exception des aéronefs exploités par le gouvernement.

M. Mazankowski: De tous les gouvernements, de tous les pays?

M. McLeish: C'est exact. Tous les avions qui traversent l'espace aérien désigné de l'Atlantique nord. Nous contrôlons l'espace désigné entre la mi-Atlantique et la côte canadienne, tandis que le Royaume-Uni contrôle l'espace entre la mi-Atlantique et la côte de l'Irlande.

M. Mazankowski: Donc, la même taxe s'applique à tous les appareils commerciaux qui ont recours à ce service, peu importe le pays d'enregistrement.

M. McLeish: C'est exact.

M. Mazankowski: Ma deuxième question est celle de savoir si les taxes, la formule et le fait même d'imposer des taxes sont conformes à l'accord de Chicago et autorisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale?

[Texte]

Mr. McLeish: Yes. As a matter of fact, these charges are all transmitted to the International Civil Aviation Organization and are reviewed there by council; and if council had any comments to make, these would be communicated to the Canadian government.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questioners?

• 1000

We cannot proceed with the clause-by-clause because we are short of a quorum to pass the clauses. We have asked the Whip to dig up some members. There are a lot of committees sitting this morning, I understand, and—Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, the members of the committee might be interested to know that we intend to delete Clause 7 on page 10, line 10 to 39 inclusive.

Le président: Monsieur Lapointe, est-ce bien à la page 10?

M. Lapointe: A la page 10, de la ligne 10 à la ligne 39; l'article 7.

I am just saying this because you will be drinking your coffee and thinking about this great achievement of the Opposition.

Mr. Forrestall: I wish you would delete Clause 5 and substitute it with a useful amendment.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I just seek one further point of clarification? I think in the meeting on Monday night Mr. McLeish indicated that the U.S. authorities had in fact approved of the regulations and the system of charging the en route fee. I noticed on page 5 where you had indicated, that they were briefed in 1975 that the U.S. authorities would review the conclusions that had been made by the Canadian authorities and they would respond if they found the formula inappropriate or inequitable. It points out here that no response has been received by the U.S. government. Are you taking that to mean that the U.S. government has acquiesced to the proposals that are now in fact in place? You do not have anything in writing or there is no agreement so to speak, is that correct?

Mr. McLeish: There has been no formal communication to us since the U.S. authorities were briefed here in 1975.

Mr. Mazankowski: And you are taking that to assume that they agree?

Mr. McLeish: We have had indications that there is no conflict in their view.

Mr. Forrestall: Have they paid their bills?

Mr. McLeish: The bill is not the U.S. government's bill, it belongs to the three carriers. And the U.S. government of course is keeping a watching brief on the proceedings in the courts.

Mr. Mazankowski: Well, can you not impress upon the U.S. government then, having regard to the fact that they agree with the principle of the collection of the en route fees, to call

[Traduction]

M. McLeish: Oui. En fait, les taxes sont toutes soumises à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour révision par un conseil; le conseil transmet ses observations, s'il en a, au gouvernement canadien.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Nous ne pouvons pas commencer l'étude article par article, parce qu'il nous manque le quorum nécessaire pour adopter des articles. Nous avons demandé au Whip de nous trouver d'autres députés. On me dit qu'il y a beaucoup de comités qui siègent ce matin et . . . Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, les membres du comité auraient peut-être intérêt à savoir que nous avons l'intention de supprimer l'article 7 à la page 10, soit les lignes 10 à 35 inclusivement.

The Chairman: Mr. Lapointe, is this on page 10?

Mr. Lapointe: On page 10, Section 7, lines 10 to 39.

Je vous le signale pour que vous puissiez penser à cette grande réalisation de l'Opposition en sirotant votre café.

M. Forrestall: J'aimerais vous voir supprimer l'article 5 et le remplacer par un amendement plus utile.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pourrais-je demander une précision? Je crois qu'à la réunion de lundi soir, M. McLeish a signalé que les autorités américaines avaient approuvé le règlement et le principe de taxes de survol. Je constate qu'à la page 5, vous dites que les autorités américaines, après la séance d'information tenue en 1975, devaient examiner les conclusions des autorités canadiennes et indiquer si la formule proposée leur semblait objectionnable ou inéquitable. Dans le mémoire, vous dites que le gouvernement américain n'a pas réagi. En tirez-vous la conclusion que le gouvernement américain a approuvé les propositions, depuis adoptées? Est-il exact de dire qu'il n'existe pas d'accord ou d'entente écrite?

M. McLeish: Les autorités américaines ne nous ont pas contacté depuis la séance d'information en 1975.

M. Mazankowski: Y voyez-vous une autorisation tacite?

M. McLeish: Nous avons cru comprendre qu'elles ne s'y opposaient pas.

M. Forrestall: Ont-elles payé la note?

M. McLeish: Ce n'est pas au gouvernement américain que revient la note, mais aux trois transporteurs aériens. Il va sans dire que le gouvernement américain tient compte de ce qui se passe devant les tribunaux.

M. Mazankowski: Eh bien, ne pourriez-vous pas convaincre le gouvernement américain, étant donné qu'il a autorisé le principe des taxes de survol, d'encourager les trois transpor-

[Text]

upon the three carriers in the interests of international co-operation to pay their bill? Or have you considered that?

Mr. McLeish: We have discussed it informally with representatives of the United States government and the United States government takes an approach which is similar to most governments in this respect; the government requires the carriers to conduct their own business and settle their own affairs.

I am not saying it is inconceivable that the U.S. authorities would intervene, but at the present moment it is a policy of the U.S. government, and I think that it would be our policy also under a similar situation, to allow the normal process of law to proceed . . .

Mr. Forrestall: At 10 per cent of \$5.8 million that is very costly.

Mr. McLeish: At the present moment, of course, we cannot change their interest anyway, so we are not losing the interest right now.

Mr. Mazankowski: One of the airlines issued a statement, a claim going back to August 1975, I believe. This matter is still hanging before the courts. Is there any reason why the thing is being dragged on so long?

Mr. McLeish: I have attempted to determine what the delay is and I have been unable to do so. I have just been advised that it is proceeding and that it is anticipated that early in 1978 there should be some results.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, now and then one finds oneself in the position of coming into a committee, not only late in the morning, but late in the proceedings on the subject, and this is one of them. What has brought about this discussion on fees? I know the American group does not want to pay it. Are they paying it to the U.K.? Are they paying it to Iceland? Why is there a difficulty in collecting it in Canada? Are we paying it to the United States?

Your article here does not really explain that or if it does, I have not read far enough.

Mr. McLeish: I am unable to speak to the point regarding payment by the carriers to other authorities providing a similar service. With respect to the comparison of the United States, charges to foreign carriers, the United States government per se does not provide a similar service with respect to telecommunications charges. This service is provided by Air Radio Incorporated, which is a corporation, owned by American carriers, that provides telecommunications services in United States territory for its members. So, we have really in a sense a technicality. If charges are imposed, they are imposed by AIRINC rather than by the United States government; but, in addition to that I should point out that there is no comparable service provided by the United States air traffic services to an area of air space that does not lie over the United States territory as does Gander Oceanic FIR in the case of Canada. Gander Oceanic FIR provides air traffic services for all flights flying the North Atlantic and it provides this service from mid-Atlantic to the Canadian coastline.

[Translation]

etens en question de payer la note pour maintenir de bonnes relations internationales? Ou y avez-vous songé?

Mr. McLeish: Nous en avons parlé officiellement avec des représentants du gouvernement américain, lequel a adopté une attitude typique de la plupart des gouvernements qui se retrouvent dans une telle situation: le gouvernement oblige les transporteurs à mener leurs propres affaires et à régler leurs propres comptes.

Je ne dis pas que les autorités américaines ne pourraient intervenir, mais pour l'instant, la politique des États-Unis, et je crois que ce serait aussi la nôtre dans des circonstances semblables, consiste à permettre le cours normal de la justice . . .

Mr. Forrestall: Un dixième de \$5.8 millions, ça revient très cher.

Mr. McLeish: De toute façon pour l'instant nous ne pouvons pas toucher l'intérêt, nous n'y perdons donc pas à ce point de vue.

Mr. Mazankowski: Une des sociétés aériennes a déposé une réclamation en août 1975 je crois. Le tribunal n'a pas encore rendu sa décision. Peut-on nous donner le motif de ce retard?

Mr. McLeish: Il m'a été impossible de déterminer la cause de ce retard. On vient de me dire qu'on prévoit obtenir des résultats au début de 1978.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur McCain.

Mr. McCain: Monsieur le président, il se trouve non seulement que je suis arrivé en retard à la séance, mais je suis aussi en retard dans le cours des délibérations. Qu'est-ce qui a suscité cette discussion sur les droits? Je sais que le groupe américain ne veut pas les payer. Les paient-ils au Royaume-Uni? A l'Islande? Pourquoi le Canada a-t-il des difficultés à cet égard? Payons-nous des droits aux États-Unis?

Votre article ne nous donne aucune explication à ce sujet, ou je ne me suis peut-être pas encore rendu jusque là?

Mr. McLeish: Je ne puis répondre à une question portant sur les paiements effectués par les transporteurs à d'autres autorités fournissant le même service. Pour ce qui est des droits perçus par les États-Unis des transporteurs étrangers, le gouvernement américain ne fournit pas lui-même un tel service de télécommunications. C'est la société Air Radio Incorporated, propriété de transporteurs américains, qui fournit les services de télécommunication à ses membres sur le territoire américain. La situation est donc différente. Si des droits sont perçus, ils le sont par la société AIRINC plutôt que par le gouvernement américain. De plus, je dois signaler que les organismes de trafic aérien des États-Unis ne fournissent pas de services semblables dans un espace aérien situé à l'extérieur du territoire des États-Unis comme la Gander Oceanic Fir dans le cas du Canada. La *Gander Oceanic Fir* assure ce service pour tous les vols dans l'Atlantique nord à partir du milieu de l'Atlantique jusqu'à la côte canadienne. Ni les États-Unis ni le

[Texte]

Neither the United States nor the Canadian authorities make en route charges for foreign aircraft transiting the air space either above Canada or the United States.

Mr. McCain: You mean the only service you are charging for then in Moncton and the polar region and Gander is for that lying outside Canada. You are not charging for . . .

Mr. McLeish: For the North Atlantic. Right.

Mr. McCain: You are not charging them for flying over Canada . . .

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McCain: . . . for the air space you cover within Canada, but merely the international air space which you cover with this service. Is this what Iceland and the U.K. are doing? Are they operating on the same basis?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McCain: It is free over the U.K. but it is chargeable if you are in contact with them otherwise. Is this a service which they must have or is it one they could get along without as far as telecommunications are concerned?

Mr. McLeish: They are required by the aeronautical authorities of their state to communicate periodically with the company dispatch. If the company dispatch does not have an independent telecommunications facility that would enable it to contact its aircraft directly, then the carrier must use HF radio. We have a number of HF radio stations on the east coast. The carrier asks our HF radio stations to transmit messages back to the carrier's dispatch office.

• 1010

Mr. McCain: Then why are they unwilling to pay? Why will they pay Iceland?

Mr. McLeish: I can only conjecture that it is because there was a situation a few years ago, and this is referred to in this brief which has been distributed this morning, that the air services fees regulations had an inadequacy in them, and that charges being made back in the 'sixties were found to be improper and at that time moneys were refunded to the carriers involved. The air services fees regulations were subsequently amended to correct the inadequate clauses in them. We then commenced charges. We can only believe these carriers are now testing once again to determine whether or not the law is in fact accurately drafted.

On page 4 of the brief we have indicated five arguments advanced by the three carriers in their claim that they should not be charged.

Mr. McCain: I thought all this was regulated and agreed to by the International Association of Air Passenger Carriers. Why should we be in a gaffuffle like this?

Mr. McLeish: In Appendix 1 we have included Article 15 of the Chicago convention, which speaks to the authority for such charges to be made. I can only answer you now that the carriers have elected to test the Canadian law in this respect, and we must now await the decision of the federal court.

[Traduction]

Canada ne perçoit pas de droits des appareils étrangers empruntant leur espace aérien.

M. McCain: Cela signifie que vous percevez des droits à partir de Moncton, de la région polaire et de Gander uniquement pour le service offert à l'extérieur du Canada. Vous ne percevez aucun droit. . .

M. McLeish: Dans l'Atlantique nord. C'est bien cela.

M. McCain: Vous ne percevez pas de droits dans l'espace aérien du Canada?

M. McLeish: C'est exact.

M. McCain: Mais seulement dans l'espace aérien international où vous assurez ce service. C'est ce que font aussi l'Islande et le Royaume-Uni? Fonctionnement-ils de la même façon?

M. McLeish: Oui.

M. McCain: On peut survoler gratuitement le territoire du Royaume-Uni, mais on doit leur verser des droits si on a recours à ce service. Ce service est-il essentiel aux transporteurs ou pourraient-ils s'en passer?

M. McLeish: Les règlements aéronautiques de leur pays les obligent à communiquer périodiquement avec leur dispatching. Si ce dispatching ne dispose pas d'une installation lui permettant de communiquer directement avec l'appareil, le transporteur doit alors se servir de la radio. Nous disposons d'un certain nombre de stations de radio HF sur la côte-est. Le transporteur demande alors à notre station de transmettre ses messages au dispatching.

M. McCain: Pourquoi refusent-ils alors de payer? Pourquoi vont-ils payer l'Islande?

M. McLeish: Je puis seulement supposer que cette situation découle de ce qui s'est passé il y a quelques années. Nous le mentionnons dans le mémoire que nous avons distribué ce matin. Dans les années 60, on s'est rendu compte que les règlements relatifs aux droits perçus pour les services aériens comportaient certaines lacunes et il a fallu rembourser les transporteurs concernés. Ensuite, ces règlements ont été modifiés et les dispositions inappropriées corrigées. Nous avons alors commencé à percevoir des droits. Nous pouvons seulement supposer que ces transporteurs cherchent à vérifier le libellé de la loi.

A la page 4 de notre mémoire, nous mentionnons les cinq arguments invoqués par les trois transporteurs qui ont refusé de payer les droits.

M. McCain: Je croyais que tout cela était réglementé et approuvé par l'Association internationale des transporteurs aériens. Pourquoi y a-t-il une telle confusion?

M. McLeish: Nous avons joint à l'Annexe I l'article 25 de la convention de Chicago portant sur le pouvoir de percevoir ces droits. Je puis seulement vous répondre que les transporteurs ont décidé de mettre à l'épreuve la loi canadienne à cet égard, et nous ne pouvons qu'attendre la décision de la cour fédérale.

[Text]

Mr. McCain: Are our charges higher than those of the U.K. or higher than Iceland's? Why have we refunded money? I am surprised that you use the word "conjecture", in this. When you have given us this statement and we are supposed to have some knowledge of it when we are through, you use the word "conjecture". This is hard for me to comprehend. I do not think we know what we are talking about.

Mr. McLeish: You are asking me to speak on behalf of the carriers and I can only refer you to the fact that on page 4 of the brief we have indicated what their arguments are. If you probe me further for additional explanation, I am pointing out to you I can only assume that because there was this problem over a decade ago they have attempted to test the Canadian law once again.

Mr. McCain: All right. Are they paying Iceland and the U.K. and Denmark and so on?

Mr. McLeish: I cannot answer. I do not have that information.

Mr. McCain: Is that not pretty pertinent to our position, and our effort to collect? If they are not paying them either, are we in a joint effort to try to establish an international structure which will be acceptable to the airlines, or are we trying to impose a single structure from a single base on a user-pay basis and trying to come up with something which the others are not doing?

I think we need to know, sir, what is being done by Iceland. Are they collecting? Do we know this? What is being done by the U.K.? Are they collecting?

Mr. McLeish: It is my understanding that they are charging and collecting but I cannot make to you a firm statement that this is fact. In order to determine the facts I will have to ask my staff to obtain that information for me. But I can assure you that Canada is not doing anything unilaterally and I would hope that this brief we have presented at the request of Mr. Mazankowski will speak to this point.

Mr. McCain: We must be in a very weak position if we have refunded what we have already collected.

• 1015

Mr. McLeish: But I tried to explain to you that at that time the air services fees regulations were found to be wanting and they have since been amended. Subsequent to their amendment the charges were reinstated, and that had been the case for a number of years now.

Mr. McCain: But they have not paid since then. They have not paid that \$1 million plus that we have refunded. It is still on our receivables. Is it?

Mr. McLeish: We have repaid to the carriers the moneys that were collected under the previous clauses of the fees regulations. The current charges that have not been paid by the three carriers in particular now amount to \$5.8 million. There is nothing further to add.

Mr. Condon: Mr. Chairman, on a point of order.

[Translation]

M. McCain: Nos droits sont-ils plus élevés que ceux du Royaume-Uni ou de l'Islande? Pourquoi avons-nous dû rembourser l'argent? Je suis étonné que vous fassiez des suppositions. Vous nous avez distribué un mémoire et cependant vous devez encore recourir à des suppositions. Je ne comprends pas très bien. Je ne crois pas que nous sachions de quoi nous parlons.

M. McLeish: Vous me demandez de répondre au nom des transporteurs et je ne puis que vous reporter leurs arguments figurant à la page 4 de notre mémoire. Vous me demandez d'autres explications et je ne puis que supposer que les transporteurs tentent de mettre à l'épreuve la loi canadienne à cause de ce qui s'est passé il y a dix ans.

M. McCain: Très bien. Versent-ils ces droits à l'Islande, au Royaume-Uni et au Danemark?

M. McLeish: Je ne puis vous répondre, car je n'en sais rien.

M. McCain: Cela ne concerne-t-il pas directement notre position à l'égard de la perception de ces droits? Si les transporteurs refusent aussi de payer les droits à ces pays, alors nous serions en train d'établir conjointement une structure internationale qui serait acceptable à toutes les sociétés aériennes ou tentons-nous simplement d'imposer notre propre structure qui diffère de celle des autres pays?

Je crois qu'il faut savoir ce qui se passe en Islande. Ce pays perçoit-il des droits? Sommes-nous au courant? D'autre part, le Royaume-Uni perçoit-il des droits?

M. McLeish: Je crois qu'ils le font, mais je ne puis être catégorique, il faudrait que je demande à mes collaborateurs de vérifier. Cependant, je puis vous assurer que le Canada ne prend aucune mesure unilatérale comme le démontre, je l'espère, le mémoire que nous avons présenté à la demande de Mazankowski.

M. McCain: Notre position doit être bien faible, si nous avons dû rembourser ce que nous avions déjà perçu.

M. McLeish: J'ai essayé de vous expliquer qu'à l'époque, les règlements en matière de frais des services de transport aérien étaient considérés comme insuffisants et que, depuis, ils ont été modifiés. Ensuite, les taxes ont été réintroduites, il y a déjà plusieurs années.

M. McCain: Cependant, ils n'ont pas payé depuis cette date. Ils n'ont pas payé le million de dollars plus ce que nous avons remboursé. Ces sommes figurent toujours à la rubrique des comptes à recevoir, n'est-ce pas?

M. McLeish: Nous avons remboursé aux transporteurs les fonds qui avaient été réunis en vertu des précédents articles concernant les règlements en matière de frais. A l'heure actuelle, le montant des taxes impayées par les trois transporteurs s'élève à 5.8 millions de dollars. Il n'y a rien d'autre à ajouter.

M. Condon: Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement.

[Texte]

Mr. McCain: I have only one more question and I am all through.

Mr. Condon: It is a point of order that may help you a little.

The Chairman: Mr. Condon, on a point of order.

Mr. Condon: Mr. Chairman, I wonder if to clarify this situation somebody could lift up a telephone and make a telephone call so this can be clarified right now. We seem to be in a position here where we are not sure, we do not know, and we are not getting the information. I am sure this gentleman could make one telephone call and get what the structure is with Iceland and other areas. I do not think that is a major problem. We can then complete this particular area.

Mr. McCain: I was going to make a little different suggestion, if I might. I was going to suggest that he make his telephone calls and get a little more information and report back to the next meeting of this Committee, and rather than rely on a single telephone call to be ready to answer questions in depth. We are not that far out. We can drop the subject for now, but I really do think we must have some greater explanation of the international structure, how it is conducted and why we are in a mess. That is all I want, and I do not think you can get it from one telephone call.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I would like to reiterate that this document speaks to every question raised except the one with respect to the question whether the charges by the United Kingdom and the Danish authorities are being collected. I have indicated that I cannot assure you positively that they are, but I am prepared to find out. That can be established by a telephone call without any difficulty in a few minutes.

Mr. McCain: There is one other question. We apparently felt that we should collect fees for this service, and it was internationally acceptable, apparently. Now, we did collect, and we have refunded. Are we billing them for those funds we have refunded on a retroactive basis, or have we had to wash that out and write it off?

Mr. McLeish: We have had to wash that out because at that time the fees regulations were not adequately written. There was a loophole in them. The case was closed and that money was refunded, and subsequently the fees regulations were amended and the majority of the carriers are in fact paying the charges that have been levied since the amendment of the fees regulations.

Mr. McCain: The United States firms are not, and I guess you mentioned KLM.

Mr. McLeish: No, KLM was a case. It is now three United States firms.

The Chairman Mr. Murta.

[Traduction]

M. McCain: Il me reste une autre question à poser et j'en aurai terminé.

M. Condon: Ce rappel au Règlement pourrait vous être utile.

Le président: M. Condon invoque le Règlement.

M. Condon: Monsieur le président, je pense que, pour éclaircir la situation, il suffirait de donner un coup de téléphone dès maintenant. Il règne à l'heure actuelle une certaine incertitude et nous n'arrivons pas à obtenir les renseignements recherchés. Je suis certain que Monsieur pourrait téléphoner afin de savoir quelle est la situation avec l'Islande et avec d'autres régions. Je ne pense pas qu'il s'agisse là d'un problème trop important. Nous pourrions alors en terminer avec ce point particulier.

M. McCain: Si vous me le permettez, je ferai une proposition légèrement différente. Je lui proposerai de téléphoner, d'obtenir de plus amples renseignements et de revenir témoigner lors d'une prochaine séance du Comité au lieu de se fonder sur un seul coup de téléphone pour répondre de façon précise aux questions que nous lui posons. Cela n'a rien d'extraordinaire. Nous pouvons laisser ce sujet pour l'instant, mais je pense sincèrement qu'il est nécessaire d'obtenir de plus amples renseignements sur la situation au niveau international, sur la façon dont les mesures sont appliquées et sur les raisons de toute cette pagaille. C'est tout ce que je veux savoir et je ne pense pas que ces renseignements puissent être obtenus au moyen d'un simple coup de téléphone.

M. McLeish: Monsieur le président, j'aimerais répéter que le présent document tient compte de toutes les questions qui ont été soulevées à l'exception de celle par laquelle on cherche à savoir si les autorités britanniques et danoises imposent des taxes. J'ai signalé qu'il m'était impossible de vous assurer que c'est le cas, mais je suis prêt à me renseigner à ce propos. Il me suffirait de donner un coup de téléphone et cela ne prendrait que quelques minutes.

M. McCain: J'aimerais vous poser une autre question. Nous pensions, semble-t-il, qu'il nous était nécessaire d'imposer des taxes à propos de ce service et cela a apparemment été accepté au niveau international. Nous avons imposé des taxes et nous avons remboursé. Est-ce que nous leur demandons les sommes que nous avons remboursées rétroactivement, ou bien a-t-il fallu en faire son deuil?

M. McLeish: Nous avons dû inscrire tout cela au compte pertes et profits parce que, à l'époque, les règlements concernant les frais n'étaient pas rédigés convenablement. Il y avait une échappatoire. L'affaire a été close, les sommes ont été remboursées et, par la suite, les règlements en matière de frais ont été modifiés. Maintenant, la plupart des transporteurs paient les taxes qui sont imposées depuis que les règlements concernant les frais ont été modifiés.

M. McCain: Ce n'est pas le cas des sociétés américaines et je crois que vous avez fait allusion à la KLM.

M. McLeish: Non, pour la KLM, c'était différent. Il y a maintenant les trois sociétés américaines.

Le président: Monsieur Murta.

[Text]

Mr. Murta: Mr. Chairman, I have two questions. It is my understanding, and I would just like to get this confirmed, that Clause 7 and Clause 8 are being dropped from the legislation, are being taken out. Is that correct?

The Chairman: Would you repeat the question, Mr. Murta, please?

Mr. Murta: Yes. It is my understanding that Clause 7 and Clause 8 on page 10 are being taken out of the legislation, are being omitted, dropped, or whatever. Is that correct?

Mr. McLeish: No, that is not correct. It is Clause 7.

Mr. Murta: Only Clause 7.

Mr. McLeish: Clause 7 is the clause that the Department of Transport drafted with respect to the questions about the basis for issue of a licence. Clause 8 was drafted at the request of the Committee itself, and it is a different subject matter from Clause 7. The confusion arose, Mr. Murta, because if you look at Clause 7, there is a sub-clause (8).

Mr. Murta: Oh, yes. You mean where it reads: "The Commission may."

Mr. McLeish: Yes. That is where the confusion arose.

• 1020

Mr. Murta: Oh, I see. All right.

Mr. McLeish: It is intended to be all of (7) and I think in haste the other night there was a recording, as I recall, of (7) and (8).

Mr. Murta: Could you give the Committee some background as to why that clause is being dropped?

Mr. McLeish: Yes. As a matter of fact, over the last two years I have had discussions on a number of occasions with Mr. Barry Thompson, the President of the Air Transport Committee, and he had some difficulty with the clause. When this point was brought up again by you on Monday evening, I contacted him on Tuesday and he helped me to decide that we could drop it because he is now prepared to set up a joint task force between the Committee and the Air Transport Administration to find a way to resolve this problem. The attempt to introduce this has, in fact, brought about a motivation to achieve the objective without the legislation.

Mr. Murta: I see. Okay, that is fine. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think before we finish this you might have wished that there had been a quorum here. I have been somewhat disturbed by some of the information. I am sorry I missed the Committee meeting the other night. I have a Pan Am statement of claim in front of me in the trial division of the Federal Court. I, as well, have the observations of the Minister. I will just paraphrase them, I will not quote them, it would take too long. He suggests quite strongly that there is nothing in this bill, Mr. Chairman, that really affects our own private and light commercial general aviation business. All the things that are being done, in effect, are covered by laws already in existence. He went on to say, he is referring here to user pay provisions, and I quote:

[Translation]

M. Murta: Monsieur le président, j'aurais deux questions à poser. Si j'ai bien compris, on supprime les articles 7 et 8 du bill?

Le président: Monsieur Murta, voulez-vous bien répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Murta: Bien sûr. Si j'ai bien compris, on supprime les articles 7 et 8 du bill. Est-ce exact?

M. McLeish: Non, seulement l'article 7.

M. Murta: L'article 7 seulement.

M. McLeish: Le ministère des Transports a rédigé l'article 7 qui a trait aux conditions de délivrance des permis. L'article 8 a été rédigé à la demande du Comité; il n'a pas trait au même sujet que l'article 7. Monsieur Murta, la confusion est due au fait qu'il y a un paragraphe (8) à l'article 7.

M. Murta: Oui. Vous voulez dire là où il est écrit: «La Commission peut suspendre, annuler, modifier le permis . . .»

M. McLeish: Oui. C'est cela qui prête à confusion.

M. Murta: Je vois. Très bien.

M. McLeish: Il s'agit donc de l'ensemble de l'article 7 et je pense que, l'autre soir, à cause de la précipitation, on a parlé des articles 7 et 8.

M. Murta: Pourriez-vous nous dire pourquoi cet article est supprimé?

M. McLeish: Oui. Ces deux dernières années, j'ai rencontré à plusieurs reprises M. Barry Thompson, président du Comité du transport aérien. Il m'a fait savoir que cet article lui posait quelques problèmes. Vous avez soulevé la question à nouveau lundi soir, je l'ai contacté mardi et, ensemble, nous avons décidé de supprimer cet article-là parce que M. Thompson est maintenant prêt à créer un groupe de travail mixte composé de membres du Comité et de membres de l'Administration des transports aériens, afin de résoudre 6 problèmes. C'est ainsi que l'on a été incité à atteindre l'objectif visé sans attendre l'adoption d'une mesure législative.

M. Murta: Je vois. C'est parfait. Je vous remercie.

Le président: Merci monsieur Murta.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, avant d'en terminer, je pense que peut-être vous auriez souhaité voir que nous avions réuni le quorum. Certains des renseignements que l'on a donnés m'ont un peu surpris. Je regrette de ne pas avoir été présent lors de la réunion de l'autre soir. J'ai ici un exemplaire d'un exposé de réclamation émanant de la Société PanAm et qui a été déposé devant la Division de première instance de la Cour fédérale. J'ai également devant moi la déclaration du ministre. Je vais le paraphraser, je ne le citerai pas textuellement, cela prendrait trop de temps. Monsieur le président, il prétend carrément qu'aucun article du présent bill n'a véritablement d'incidence sur l'aviation commerciale privée et l'aviation légère dans notre pays. En fait, toutes les mesures ici prévues

[Texte]

The provisions of C-4 are needed more in relation to foreign airlines and all this is not needed at all if we are dealing only with Canadian airlines in the sense that we probably have adequate powers in the regulatory system now.

The difficulty that I find is that there is an action, a lot of money is involved, and it now appears or it could well appear that, in fact, we have Bill C-4 in front of us for one purpose only, to frustrate a joint action in front of the trial division of the Federal Court. I think, perhaps, it requires some explanation.

Mr. Chairman, I can understand the difficulty that this might pose for the government, but I am concerned enough about it to suggest that perhaps give consideration in the steering committee to the calling of one or two more witnesses to find out just what, in fact, is going on in respect of this. Is this Committee and this Parliament being used for the creation of laws that would have an effect in a court? In other words, are we being used?

I do not know whether I am posing a question or I am raising a point of order. Mr. McLeish might have dealt with it earlier by way of explanation at the last meeting and I admit I have not read the minutes of the meeting, but is there some comment or observation that the witness would like to make in respect of this? If it is not satisfactory, then I think perhaps we should call witnesses and we should look for evidence, at least, from Pan Am and Trans World, I guess Seaboard is involved and probably two or three others that are affected. Indeed, I am surprised they have not joined in the action, although I suppose with one it carries over. I am just a little concerned about it.

• 1025

Mr. McLeish: I am trying to understand your concern.

Mr. Forrestall: My concern is that I be used. I do not like being used like this. Surely we have international bodies where these things can be worked out and negotiated.

Mr. McLeish: As to international bodies, the Chicago convention has provisions to arbitrate but this is only exercised when all the normal processes have failed to produce results satisfactory to the parties concerned.

Mr. Forrestall: In Canada, in collecting the fees.

Mr. McLeish: And to the carriers. If the decisions made in respect of the court trial were to support the carriers' claims then we would, of course, have to examine the judgment and determine on what basis it was made, and it may reflect once again an inadequacy in the regulations, as was evidenced a decade or so ago.

On the contrary, if the judgment is against the three carriers, and supports the position of the Canadian government, then the three carriers are at liberty to appeal to their own government to then intervene. Beyond that it would then be

[Traduction]

sont déjà couvertes par les lois en vigueur. Par la suite, à propos du principe du paiement par l'utilisateur, il a déclaré ceci:

Si les dispositions du Bill C-4 sont nécessaires, c'est surtout à l'égard de compagnies aériennes étrangères car nous disposons de pouvoirs suffisants dans le cadre de notre mécanisme de réglementation en ce qui concerne les compagnies aériennes canadiennes.

A mon avis, les problèmes qui se posent ici sont dus au fait qu'un procès est intenté et que des sommes importantes sont en jeu. Peut-être le Bill C-4 a-t-il été présenté dans un seul but, celui d'annuler une action conjointe intentée devant la Division de première instance de la Cour fédérale. Je pense que cela exige quelques explications.

Monsieur le président, je comprends certes les difficultés que cela cause pour le gouvernement, mais cette question me préoccupe au point que à mon avis, le comité directeur ferait bien de convoquer quelques témoins supplémentaires afin que nous sachions exactement de quoi il retourne. Notre comité, le Parlement, sont-ils utilisés en vue d'adopter des lois qui auraient une incidence sur les tribunaux? Autrement dit, servons-nous d'outils?

Je ne sais pas si je pose une question ou si j'invoque le Règlement. Peut-être M. McLeish a-t-il déjà traité de cette question lors de la dernière réunion, je dois avouer que je n'en ai pas lu le compte rendu. Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir si le témoin a des commentaires à faire à ce propos. Si la situation n'est pas suffisamment claire, peut-être devrions-nous convoquer d'autres témoins, des représentants de la PanAm et de TransWorld au moins. Je crois d'ailleurs que Seaboard est concerné ainsi d'ailleurs que deux ou trois autres compagnies peut-être. Je suis surpris qu'elles n'appuient pas l'action qui a été intentée. Je suppose cependant que les efforts d'une société suffisent pour l'ensemble. Cette situation me tracasse un peu.

M. McLeish: J'essaye de comprendre ce qui vous tracasse.

M. Forrestall: Je crains que l'on se serve de moi et je n'aime pas cela du tout. Il existe certainement des organismes internationaux où ces choses doivent être réglées et négociées.

M. McLeish: Pour ce qui est des organismes internationaux, la convention de Chicago comporte des dispositions lui permettant d'arbitrer, mais on n'a recours à cela que quand tous les processus normaux n'ont pas réussi à produire des résultats jugés satisfaisants par les parties en cause.

M. Forrestall: Par le Canada, pour la perception des droits.

M. McLeish: Et par les transporteurs. Si les décisions prises à l'issue du jugement appuyent les réclamations des transporteurs, il nous faudrait, bien sûr, examiner la sentence, juger des raisons sur lesquelles elle se fonde, et cela peut révéler encore une fois une lacune du règlement, comme on l'a constaté il y a une dizaine d'années.

Si, au contraire, le jugement défavorise les transporteurs et appuie la position du gouvernement canadien, les trois transporteurs sont libres d'en appeler à leur propre gouvernement pour qu'il intervienne. Il serait alors possible de transférer la

[Text]

possible to take this to one of the international tribunals which is accorded by the clauses in the Chicago convention. To date I do not know of any case of this type that has transpired under the provisions of the Chicago convention. It is normal for such cases to be resolved to the satisfaction of the parties through the normal processes of the courts.

As far as our intentions are concerned, I would suggest to you that these clauses were drafted quite some time ago. As a matter of fact, I cannot recall the exact date of the drafting of Bill C-40, but these preceded the indications of court action when these were originally drafted and there was no intention on the part of the department to in any way attempt to influence the pleadings in the trials. These have transpired *par hasard*.

Mr. Forrestall: Have we got such a weak case, Mr. McLeish, that in fact we had to do this? Are we that insensitive?

Mr. McLeish: The weakness of our position was pointed out by the analysis done by the Justice department when we started having difficulties collecting the charges.

Mr. Forrestall: And now it is convenient. After it was started it came to a natural death and then was re-introduced in the midst of a . . .

Mr. McLeish: No, I am sorry. You have not got the events in phase.

Mr. Forrestall: Then I apologize.

Mr. McLeish: You do not have the events in phase.

Mr. Forrestall: If I did have them in phase, I think we should then have our knuckles rapped.

Mr. McLeish: After the first difficulty was encountered with the fees regulations they were amended. The exact date of which . . .

Mr. Forrestall: Was it August, 1975?

• 1030

Mr. McLeish: It was in 1960 that the problem arose; and it was in 1963 that the Canadian Government withdrew from legal action that was initiated against carriers at that time for nonpayment of charges; and it was subsequent to that that the technical problem in the air services fees regulations was corrected, and this was corrected by the introduction of Section 5 into the Aeronautics Act as it now reads.

But when that was drafted, it failed to place an obligation on any person, because the existing words read that regulations can be made:

prescribing charges for the use of (a) any facility or service provided by the Minister or on his behalf for or in respect of any aircraft;

It did not speak to any person, and only a user can be charged.

This inadequacy was found at the time of the first indications that we were not receiving payments from all the carriers, but quite some time prior to any indication that court

[Translation]

cause à un des tribunaux internationaux prévus par les articles de la convention de Chicago. A ma connaissance, jusqu'à présent, aucune cause de ce genre n'a recouru aux dispositions de la convention de Chicago. Normalement, ces procès sont résolus à la satisfaction des parties concernées, dans le cadre de la procédure ordinaire des tribunaux.

Pour ce qui est de nos intentions, je tiens à vous signaler que ces articles ont été rédigés depuis un certain temps déjà. En fait, je ne me souviens pas de la date exacte de préparation du Bill C-40, mais ces articles ont été rédigés avant que nous ne soupçonnions le recours à un procès, et le ministère n'avait aucunement l'intention d'essayer d'influencer le déroulement du procès. Cela est arrivé purement par hasard.

M. Forrestall: Notre position est-elle si faible, monsieur McLeish, que nous soyons obligés, en fait, de recourir à cela? Sommes-nous donc si insensibles?

M. McLeish: La faiblesse de notre position a été signalée dans l'analyse effectuée par le ministère de la Justice, lorsque nous avons commencé à avoir des difficultés de perception des droits.

M. Forrestall: Et maintenant, cela est opportun. Après l'avoir amorcé, ce projet s'est éteint naturellement, et a ensuite été ravivé au milieu d'une . . .

M. McLeish: Non, pardon. Vous ne citez pas ces événements dans l'ordre.

M. Forrestall: Je vous prie de m'en excuser.

M. McLeish: Ce n'est pas ainsi que les choses se sont déroulées.

M. Forrestall: Si elles s'étaient déroulées ainsi, on aurait bon droit de nous semoncer vertement.

M. McLeish: Lorsque sont survenues les premières difficultés relatives au règlement portant sur les droits, ce règlement a été modifié. La date exacte de ce . . .

M. Forrestall: Est-ce le mois d'août 1975?

M. McLeish: C'est en 1960 que le problème s'est posé; c'est en 1963 que le gouvernement canadien a mis fin aux poursuites intentées à l'époque contre les transporteurs pour défaut de versement des taxes; c'est après cela que le problème technique des règlements relatifs aux taxes des services aériens a été corrigé par la modification de l'article 5 de la Loi sur l'aéronautique, article qui reste inchangé.

Toutefois, cet article n'impose rien à qui que ce soit, puisqu'il prévoit l'établissement de règlements:

. . .prescrivant la taxe relative à l'utilisation a) d'une installation ou d'un service fournis par le Ministre ou en son nom, pour un aéronef ou relativement à un aéronef;

Cela ne s'adresse à personne en particulier, et on ne peut percevoir de taxes qu'auprès d'un utilisateur.

Cette lacune a été constatée lorsque nous nous sommes aperçus que nous ne recevions pas les paiements de tous les transporteurs, mais bien avant que nous nous doutions que des

[Texte]

action would ensue, because this was drafted back in—and I have forgotten the origin of . . .

Mr. Forrestall: I do not know when it was drafted, but it was certainly introduced sometime in 1976-77.

Mr. McLeish: Oh, no, it preceded that. We have attempted to get this clause in now going back about five years—four to five years.

Mr. Forrestall: Then it goes back, to your certain knowledge, prior to 1975—to August 1, 1975?

Mr. McLeish: Yes, absolutely.

Mr. Forrestall: Well, I would not want to argue what your intentions were. It is in fact what the act is that makes me, Mr. Chairman, have serious reservations about what we are doing.

I accept Mr. McLeish's sequence. I had it a little out of whack, but I would not want here to begin to argue the point that seems very clearly to be in front of me. I am not sure whether we are competent to deal with it, and I certainly want to think about it for a little while before I pursue it; because I would not want this Committee, Mr. Chairman, to be the laughing stock of, or the House or Canadians to be made the butt of jokes in, airline offices and legal offices around the world as a result of what we are trying to do.

I will pass for now.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, if there were an international agreement as to charges and how they should be designated and collected, how come that we did everything right with the U.K. and with Ireland and with Iceland, and did everything wrong with the United States?

You mentioned it could go to arbitration.

Why has it not gone to arbitration? Why is it going to the courts? Why are we not regulated by the Association and its regulations to which we have subscribed and to which, I understand, the U.S., etc., have subscribed?

What is our real problem here? I do not think the Committee understands. I do not see how you could have an international agreement, through the international association, and then foul it up in regulations to the extent that it is not collectible and could be contested. It did not happen with the U.K. Why has it happened with U.S.-oriented firms?

Mr. McLeish: I cannot give you an answer as to why these specific carriers have decided to test the legality of these charges. They are claiming that they contravene Article 15 of the Chicago Convention.

The International Civil Aviation Organization has not taken a position because what it normally does, as I tried to explain earlier, is permit the due processes of law to be pursued. It is only the Chicago Convention which has those provisions for arbitration but only if the parties involved request such arbi-

[Traduction]

poursuites judiciaires seraient intentées. En effet, cela a été rédigé en . . . j'ai oublié l'origine de . . .

M. Forrestall: J'ignore quand cela a été rédigé, mais cela a certainement été présenté en 1976-1977.

M. McLeish: Non, bien avant. Nous essayons depuis cinq . . . depuis quatre ou cinq ans, d'insérer cet article.

M. Forrestall: Cela remonte donc, à votre connaissance, avant 1975, avant le 1^{er} août 1975?

M. McLeish: Absolument.

M. Forrestall: Bon, je ne veux pas discuter de vos intentions à l'époque. En fait, monsieur le président, c'est l'aspect même de cette loi qui m'entraîne à avoir des réserves sérieuses.

Je veux bien admettre que les choses se sont passées dans l'ordre indiqué par M. McLeish. La situation, telle que je la concevais, n'était pas tout à fait exacte, mais je ne voudrais pas commencer à discuter d'une chose qui me semble tout à fait évidente. Je ne suis pas certain que nous ayons la compétence voulue pour traiter de cette question, et j'aimerais certes y réfléchir avant de poursuivre; en effet, monsieur le président, je ne veux pas que ce Comité, que la Chambre ou que les Canadiens deviennent un objet de risée dans les bureaux des compagnies aériennes et dans les études de juristes du monde entier, en raison des décisions que nous aurons prises.

Je cède la parole.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, s'il existe une entente internationale quant aux taxes, à la manière de les établir et de les percevoir, comment se fait-il que nous n'ayons commis aucune faute à l'endroit du Royaume-Uni, de l'Irlande et de l'Islande et que nous ayons commis toutes les erreurs imaginables à l'endroit des États-Unis?

Vous avez dit que l'on pourrait avoir recours à l'arbitrage.

Pourquoi n'y a-t-on pas eu recours? Pourquoi a-t-on recours aux tribunaux? Pourquoi ne sommes-nous pas assujettis aux règlements de l'Association, puisque nous en sommes membres, et que les États-Unis et les autres le sont également?

Quel est vraiment notre problème? Je ne pense pas que notre Comité le comprenne. Je ne vois pas comment, sachant qu'il existe une entente internationale parrainée par une association internationale, vous promulguiez des règlements qui posent des problèmes tels que la perception des taxes devient impossible et qu'elle peut même être contestée. Cela ne s'est pas produit avec le Royaume-Uni. Pourquoi cela s'est-il produit avec les compagnies américaines?

M. McLeish: Je ne peux pas vous dire pourquoi ce sont ces transporteurs en particulier qui ont décidé de contester la légitimité de ces taxes. Ils affirment qu'elles contreviennent à l'article 15 de la Convention de Chicago.

L'Organisation de l'aviation civile internationale n'a pas adopté de position parce que, normalement, comme j'ai essayé de l'expliquer tantôt, elle laisse se dérouler le processus juridique ordinaire. C'est seulement la Convention de Chicago qui prévoit l'arbitrage, mais uniquement si les parties concernées

[Text]

tration. And this would not be done until the normal court actions have been successfully completed and a decision made known. Then, if the parties chose not to live with the decision or one of the parties chose not to live with the decision there are additional recourses for the parties to take. But the point is that the International Civil Aviation Organization is not a court of record. In no way does it have powers to enforce agreements. What it does is that it enables states to vote upon and to decide upon regulations under the provisions of the Chicago Convention, and if a state chooses not to comply . . .

• 1035

Mr. McCain: Mr. Chairman, this is a pretty heavy little document that has been presented to us this morning and I have skimmed as much of it as I could while listening. It looks to me as if we are being asked to correct something which we cannot understand why it happened in the first place. I would like to have a little bit more explanation—I, as one. I would like to know how we entered into an ICAO agreement at the Chicago Convention and then find ourselves out on a limb while others are not out on a limb. I would like to know why we are passing retroactive legislation. If there was an error in the past, I think it is better to admit the error and explain to the Committee precisely how it happened rather than leaving us a bit in the fog as to how it happened.

What you are saying, sir, is that there has been a mistake made in regulations. I would like to know how the mistake was made and how we are so correct with some and so inaccurate with others. Obviously, these people would not go to court if they did not feel they had a chance and we would not be passing retroactive legislation if we felt we could win in the courts. Let us put all the cards on the table.

Mr. McLeish: I do not know on what basis you have decided that it is retroactive legislation. There is nothing to indicate that it is retroactive. It only becomes effective when the amendments have been passed by Parliament and proclaimed.

Mr. McCain: And will have no bearing on any present court decisions.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McCain: Where are the regulations now that would relate to this thing? Are we going to get a chance to see the regulations? Could we have a chance to examine them to determine if there are still some loopholes in them? Or are there going to be loopholes in them? Or will the regulations be the same but the act different?

Mr. McLeish: Whether or not there is a need for additional regulations in this particular respect, I am not prepared to answer because I do not know of any need at the moment for the Minister to change the Air Service Fees Regulations. As they now stand, I believe they are in fact technically correct in their drafting. That is the advice we get from Justice. But

[Translation]

le demandent. Et ceci ne pourrait être fait avant que les procédures judiciaires normales soient terminées avec succès et qu'une décision ait été rendue. Puis, si les partis ou l'un des partis n'acceptent pas la décision, d'autres recours seraient possibles. Mais il faut préciser que l'Organisation de l'aviation civile internationale n'est pas une cour d'archives. Elle n'est en aucune façon autorisée à faire respecter les ententes. Son rôle est de permettre aux États de décider par vote, des règlements adoptés en vertu des dispositions de la Convention de Chicago et si un État choisi de ne pas s'y conformer . . .

M. McCain: Monsieur le président, le document qui nous a été présenté ce matin est assez volumineux et j'en ai tiré le plus d'éléments possibles tout en écoutant. J'ai l'impression que l'on nous demande de corriger une situation alors que nous ne pouvons même pas comprendre le pourquoi de cet état de choses. Quant à moi, j'aimerais avoir un peu plus d'explications. J'aimerais que l'on me dise de quelle façon nous avons signé une entente de l'OACI lors de la convention de Chicago pour ensuite nous retrouver dans une situation précaire, contrairement aux autres. Je voudrais que l'on me dise pourquoi nous adoptons rétroactivement des règlements. Si l'on a fait une erreur dans le passé, à mon avis, il serait préférable d'admettre cette erreur et d'expliquer au Comité exactement comment cela s'est produit plutôt que de nous laisser dans le noir quant aux circonstances.

Ce que vous dites, monsieur, c'est que l'on a commis une erreur dans les règlements. J'aimerais savoir comment cette erreur a été faite et comment nous avons pu faire preuve d'autant d'exactitude dans certains cas et de tant d'inexactitude dans d'autres. De toute évidence, ces gens n'auraient pas recours au tribunal s'ils ne croyaient pas avoir des chances et nous n'adopterions pas de règlements à effet rétroactif si nous croyions que nous pourrions gagner devant les tribunaux. Jouons donc cartes sur table.

M. McLeish: Je ne sais pas ce qui vous fait croire qu'il s'agit là d'une mesure à effet rétroactif. Il n'y a absolument rien qui indique que ce soit rétroactif. Le règlement n'entrera en vigueur que lorsque les amendements auront été adoptés et proclamés par le Parlement.

M. McCain: Ils n'auront aucune portée sur les présentes décisions du tribunal.

M. McLeish: C'est exact.

M. McCain: Quels sont les règlements actuels qui portent sur cette question? Nous permettra-t-on de voir les règlements? Pourrions-nous avoir la possibilité de les étudier afin de déterminer s'ils comportent toujours des lacunes? Y aura-t-il des lacunes? Les règlements seront-ils toujours les mêmes, la loi étant différente?

M. McLeish: Je ne suis pas disposé à dire s'il sera nécessaire d'adopter d'autres règlements dans ce cas particulier car pour l'instant, je n'entrevois pas que le ministre doive modifier les règlements relatifs aux tarifs du service aérien. Dans l'état actuel des choses, je crois que de fait, le libellé est techniquement juste. C'est l'avis du ministère de la Justice. Mais ce

[Texte]

what we have been advised by Justice is that the enablement in the Aeornautics Act, in the present section, is unsatisfactory because it does not place the obligation on any person as I attempted to describe previously and hence the introduction of line 20, on page 1, with respect to charges upon owners and operators of aircraft.

Mr. McCain: My conception of how ICAO works must have been absolutely wrong. I thought when we became a party to ICAO and we signed agreements with them and with the participating airlines these were binding. Is that not correct, binding in respect of fees, binding in respect of charges? Why are they not binding here?

Mr. McLeish: I do not know what agreement you are referring to, signed with airlines, because we do not sign agreements with airlines. What has happened is that in respect of the provisions of the Chicago Convention, the International Civil Aviation Organization, through its processes of assemblies, the work of the council and the Air Navigation Commission arrives at standards and recommended practices. These standards and recommended practices are adopted by the signatory states. If a state does not wish to comply with the standard, then it must file a difference and in so filing a difference it notifies all other signatories of the Convention that it does not intend to comply with the standard. It is then up to each state bilaterally to react in whatever way it feels justified to that difference having been declared by a particular state.

• 1040

The International Civil Aviation Organization has no means for enforcing a compliance with a standard. If two states were to have a major difference of opinion arising from a difference that had been filed by one state, ultimately they could appeal to an international tribunal, as provided for in the ICAO Chicago Convention, where the case would be reviewed and an appropriate decision made. Even then, under such a ruling, the question of obligation is still one that I am uncertain as to whether it would be absolutely compulsory. It still, in the final analysis, rests with states bilaterally to determine what they can or can not accept.

In providing service over the North Atlantic, and we have been requested by ICAO to provide air traffic services in the air space from mid-Atlantic to the Canadian shore, we are doing as requested. There are provisions in Clause 15 of the Convention for us to charge for those services that we provide, provided we do not discriminate in those charges. Those charges are, first of all, reviewed by the Council of ICAO, which they have been . . .

Mr. McCain: Were they approved?

Mr. McLeish: They do not approve them, they only look at them.

Mr. McCain: Not even in principle?

Mr. McLeish: If they had comments to make, they would make comments.

[Traduction]

ministère nous a prévenu que la mesure habilitante de la Loi sur l'aéronautique, pour l'article en question, est insatisfaisante car l'obligation ne retombe sur personne, comme j'ai essayé de vous le dire plus tôt; c'est ce qui explique l'addition des lignes 17 et 18 de la page 1, pour ce qui est des taxes aux propriétaires exploitants d'aéronefs.

M. McCain: Je devais avoir une conception tout à fait erronée du fonctionnement de l'OACI. J'avais l'impression que lorsque nous sommes devenus membres de l'OACI, les ententes signées avec cet organisme et les lignes aériennes participantes étaient exécutoires. Et ce pour les tarifs, tout comme pour les taxes, n'est-ce pas? Pourquoi le caractère exécutoire ne s'applique-t-il pas dans le cas présent?

M. McLeish: Je ne sais pas à quelles ententes conclues avec les lignes aériennes vous faites allusion, car nous ne signons pas d'ententes avec ces dernières. Ce qui s'est produit, quant aux dispositions de la Convention de Chicago, c'est que l'Organisation de l'aviation civile internationale, par l'intermédiaire de ses assemblées, du travail du conseil et de la Commission de la navigation aérienne, établit des normes et recommande des pratiques. Ces normes et ces pratiques recommandées sont adoptées par les États signataires. Si un État désire ne pas se conformer aux normes, alors il doit déposer un avis de contestation et ce faisant, il prévient tous les autres États signataires de la convention qu'il n'a pas l'intention de se conformer aux normes. Il revient alors à chaque État d'agir bilatéralement de quelque façon qu'il juge justifiée face à cette contestation, présentée par un État particulier.

L'Organisation de l'aviation civile internationale ne dispose d'aucun moyen pour rendre obligatoire le respect de ces normes. Si deux États étaient en désaccord marqué à la suite d'une contestation présentée par l'un des États, ils pourraient, en dernier recours, faire appel à un tribunal international, comme prévu dans la Convention de Chicago de l'OACI, le cas étant étudié et suivi d'une décision dûment motivée. Même alors, je ne suis pas certain si les États seraient absolument obligés de se conformer à une telle décision. En dernière analyse, il appartient toujours aux États de déterminer bilatéralement ce qu'ils peuvent et ne peuvent pas accepter.

Nous nous conformons aux demandes de l'OACI pour ce qui est du service dans l'Atlantique nord, cet organisme nous ayant demandé d'assurer les services de trafic aérien à partir du moyen Atlantique jusqu'à la côte canadienne. Certaines dispositions de l'article 15 de la Convention nous permettent d'imposer des frais pour ces services que nous assurons, en autant que nous ne faisons pas preuve de discrimination dans cette pratique. Ces frais sont tout d'abord étudiés par le Conseil de l'OACI, ce qui s'est fait . . .

M. McCain: Ont-ils été approuvés?

M. McLeish: L'organisme ne les approuve pas, il ne fait que les étudier.

M. McCain: Même pas en principe?

M. McLeish: S'il y avait des observations à faire, elles seraient faites.

[Text]

Mr. McCain: Did they make comments?

Mr. McLeish: There were no comments made. So, as far as we can determine International Civil Aviation Organization is satisfied that we are complying with the intention of the Convention and we are not discriminating against anybody because the charges are the same for all carriers irrespective of the state of registry. I do not know in what way we are doing anything unilaterally. We do not sign agreements with carriers, the carriers file flight plans to fly through our air space. We record the fact that they used the air space and we then charge them accordingly in a manner prescribed by the recommended practices of the International Civil Aviation Organization. The fact that the majority of the carriers are paying these charges is an indication that it is only in the minds of three particular carriers that they feel that there is any question about the legal right to make these charges.

Mr. McCain: Did we have any agreement? We have an agreement with the United Kingdom, with Ireland and with Iceland, according to this paper that we have here. Did we discuss it with the United States after it was discussed in ICAO and did they agree, as the United Kingdom did, or did we just let it drop at that point?

Mr. McLeish: No, the United States authorities have been completely briefed on what we are doing and they have taken no initiative to indicate that they have disagreement with what Canada is doing.

Mr. McCain: Yes, but did we follow it through with a bilateral agreement?

Mr. McLeish: We do not have to have a bilateral agreement with the United States in respect of the charges we make of United States registered aircraft flying through Canadian air space. We only have bilateral agreements in respect of the question of air routes between the two countries.

• 1045

Mr. McCain: That does not include charges for telecommunication services.

Mr. McLeish: It does not include charges. It only makes reference to the clauses of the Chicago Convention and the fact that each state is living by the clauses of the Chicago Convention and the standards of the International Civil Aviation Organization; the bilateral makes reference to those and if there were any point on which either state wished to declare a difference, those would arise in the bilateral and might be the subject of a special clause in a bilateral agreement. We have not been requested by the United States or by any other state to have a special clause in our bilaterals.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Just for the clarification of the Chair, Mr. McLeish. The telecommunications fee was originally introduced in 1950 and those charges were applied to the three air lines in question. Were they paying those fees up until they brought forth their disagreement of future charges? At any time since the charges had been levied, were these three air lines in question paying

[Translation]

M. McCain: L'OACI en a-t-elle fait?

M. McLeish: Aucune observation n'a été faite. Alors, au meilleur de notre connaissance, l'Organisation de l'aviation civile internationale est d'avis que nous respectons l'esprit de la Convention et que nous ne faisons preuve d'aucune discrimination, puisque les frais sont les mêmes pour tous les transporteurs, peu importe leur pavillon. Je ne vois pas dans quel domaine nous agissons unilatéralement. Nous ne signons pas d'ententes avec les transporteurs, ces derniers déposant les itinéraires de vol où ils doivent utiliser notre espace aérien. Nous prenons note du fait qu'ils utilisent notre espace aérien puis nous imposons des frais, conformément à la méthode prescrite par les pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le fait que la majorité des transporteurs paient ces frais indique bien que seuls trois transporteurs sont d'avis que nous n'avons pas le droit d'imposer de tels frais.

M. McCain: Avons-nous conclu une entente? Si j'en crois ce document, nous avons conclu une entente avec le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Islande. En avons-nous discuté avec les États-Unis après la discussion de l'OACI et ce pays était-il d'accord, tout comme le Royaume-Uni, ou si nous avons tout simplement laissé tomber à ce moment-là?

M. McLeish: Non, les autorités américaines ont été renseignées à fond sur nos activités et elles n'ont pris aucune initiative indiquant qu'elles sont en désaccord avec les mesures adoptées par le Canada.

M. McCain: Oui, mais y avons-nous fait suite en recherchant une entente bilatérale?

M. McLeish: Nous n'avons pas besoin d'une entente bilatérale avec les États-Unis pour ce qui est des frais imposés aux avions enregistrés dans ce pays et utilisant l'espace aérien canadien. Nous n'avons d'entente bilatérale que pour ce qui touche les lignes aériennes existant entre les deux pays.

M. McCain: Les frais des services de télécommunication ne sont pas inclus.

M. McLeish: Les frais ne sont pas inclus. Il est seulement question des articles de la Convention de Chicago, du fait que chaque état est tenu aux dispositions de cette convention ainsi qu'aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. C'est ce que prévoit l'accord bilatéral. S'il y a des points sur lesquels l'un ou l'autre état diffère, il doit l'indiquer dans l'accord bilatéral. Il y a un article spécial à cet effet. Or, ni les États-Unis ni aucun autre état ne nous ont demandé d'inclure un article spécial dans nos accords bilatéraux.

Le président: Merci, monsieur McCain.

La présidence aimerait avoir une précision si vous le permettez, monsieur McLeish. Les frais pour les télécommunications ont été requis pour la première fois en 1950. Et ces frais ont été perçus des trois sociétés aériennes en question. Ont-elles acquitté ces frais jusqu'au moment de leur désaccord sur la tarification ultérieure? Depuis qu'ils ont exigibles, les trois

[Texte]

the fees and all of a sudden they felt that they were no longer going to pay these fees and challenge the regulations?

Mr. McLeish: I am sorry. At the moment I cannot recall whether all three carriers ceased to pay at the same time.

The Chairman: But these three carriers were paying the telecommunications fee for services rendered on this North Atlantic route.

Mr. McLeish: Yes, they were.

The Chairman: And at a later date, they decided that they were no longer going to pay but challenge the regulations which were established previously.

Mr. McLeish: That is correct.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. McLeish, it seems to me the salient point in this whole argument is whether, in fact, Canada does or does not have the legal right to impose charges for services provided outside of Canadian air space. I take it from what you are saying, Mr. McLeish, that in your opinion, and in the opinion of the law officers of the Crown, Canada does have that right but that the way the present act is worded simply on a technical basis there may be some question. Am I correct in summarizing in that manner?

Mr. McLeish: Yes, that is correct.

Mr. Mazankowski: And so, if there is any question about Canada's ability to impose those charges, it is merely a matter that is not properly outlined in legislation. If, in fact, the air lines in question were successful in winning their case, it is the opinion of you, sir, and your advisors that with the changes in the wordings of the act, it would be pretty well foolproof.

Mr. McLeish: That is my understanding.

Mr. Mazankowski: Yes. And you are also saying that as far as Canada's position to impose charges is concerned, for all intents and purposes it meets with the approval of the provisions of the Chicago Convention and the principles of ICAO, is that correct?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Mazankowski: I guess I have no further questions.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I presume that if the three airlines were to win their case in court, then we would be liable to have to refund charges that have been collected from a lot of other airlines, not only in the United States but in Canada and other countries in Europe, and so forth. Is that what would be the result if they were to be successful in the Federal Court, or will the passage of this bill have sufficient strength in it retroactively to require them to pay?

Mr. McLeish: There is no intention for this to be retroactive.

[Traduction]

sociétés aériennes en question les ont-elles acquittés? Ce n'est donc que soudainement qu'elles ont décidé de ne plus les payer et de contester les règlements?

M. McLeish: Je regrette, mais je n'arrive pas à me rappeler, pour l'instant, si les trois sociétés aériennes ont cessé de payer les frais en même temps.

Le président: Ces trois sociétés acquittaient bien les frais pour les télécommunications sur les itinéraires du nord de l'Atlantique?

M. McLeish: En effet.

Le président: Et tout à coup, elles ont décidé qu'elles n'allaient plus les payer et qu'elles allaient mettre en doute la validité des règlements.

M. McLeish: C'est exact.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur McLeish, il me semble que l'important, dans toute cette discussion, est de savoir si le Canada a oui ou non le pouvoir juridique d'exiger des frais pour des services rendus ailleurs que dans son espace aérien. Si je vous ai bien compris, monsieur McLeish, vous êtes d'avis, les conseillers juridiques de la Couronne sont d'avis, que le Canada a ce pouvoir mais que de la façon dont la loi est rédigée actuellement, on peut le mettre en doute pour un simple détail. C'est à peu près la situation?

M. McLeish: En effet.

M. Mazankowski: Donc, il s'agit simplement de préciser dans la loi que le Canada a le pouvoir d'exiger ces frais. Selon vous, selon vos conseillers juridiques, le simple fait de modifier le libellé de la loi vous mettrait à l'abri de toute contestation au cas où les sociétés auraient gain de cause dans le contexte actuel.

M. McLeish: Je le crois.

M. Mazankowski: Très bien. Et vous affirmez, pour ce qui est du pouvoir du Canada d'exiger ces frais, qu'à toutes fins pratiques les dispositions de la Convention de Chicago ainsi que les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale ne s'y opposent pas?

M. McLeish: En effet.

M. Mazankowski: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suppose que si les trois sociétés aériennes en question avaient gain de cause devant les tribunaux, nous serions forcés de rembourser les frais que nous avons perçus de bon nombre d'autres sociétés aériennes, non pas seulement des États-Unis et du Canada, mais de l'Europe et d'ailleurs. Advenant qu'elles aient gain de cause devant la Cour fédérale, faut-il s'attendre à ce genre de choses ou se peut-il que le bill soit suffisant pour les obliger à payer les frais rétroactivement?

M. McLeish: Il n'est pas question que le bill ait un effet rétroactif.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if no other countries are objecting at governmental levels, I do not see why the other three showed not pay. The United States has not protested. None of the European or Middle East countries or any others that use the North Atlantic routes is protesting. All the other airlines are paying what appear to them to be reasonable and fair fees for these service. It seems to me that it is a litigation for trying to get out of paying their fair shares. I wish the ministry well and hope they win their case in court. And if those three do not want to pay, they can fly somewhere else.

Is there any similarity in the North Pacific? Does Canada have any similar services they provide over the North Pacific off the B.C. coast that would be similar?

Mr. McLeish: No, we do not have a similar obligation.

Mr. Benjamin: Do Canadian airlines pay fees and services of a similar nature to any other countries like the United States, Japan, in North Pacific routes, or anywhere else, across the Gulf of Mexico, for example, in the southern hemisphere?

Mr. McLeish: We, of course, pay charges to Iceland, Denmark, and the United Kingdom to Euro control. Our carriers pay to these other agencies. We do have a charge for the polar route, and that is done under a similar provision as for the air space over the North Atlantic.

Mr. Benjamin: Do any Canadian airlines, particularly CP and Air Canada, pay any fees for these similar kinds of services on routes to the Caribbean or South America over the Gulf of Mexico, over the Pacific, to any U.S. government agency or private agency or any South American agency?

Mr. McLeish: It is handled differently, Mr. Benjamin. The Air Radio Incorporated, which is owned primarily by U.S. carriers, has been joined by Air Canada and CP, and they pay their appropriate fees and receive the service when they fly the coastlines of the United States. The mechanism is different.

Mr. Benjamin: Yes. So our airlines are paying in one way or another these fees and services.

Mr. McLeish: Right.

Mr. Benjamin: And yet these three object to paying a similar fee for service that we provide.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Benjamin: Yes, well, to hell with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point, I agree with Mr. Benjamin's sentiments. But it seems to me the other argument that the three carriers have advanced is that discrimination exists because Canadian aircraft operating on scheduled international flights between Canada, United States of America, St. Pierre and Miquelon, Bermuda, the West

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, si les gouvernements des autres pays ne s'y opposent pas, je ne vois pas pourquoi ces trois sociétés aériennes refusent de payer les frais. Le gouvernement américain n'a pas soulevé de protestation. Ni les pays d'Europe, ni les pays du Moyen-Orient ou d'ailleurs qui utilisent les itinéraires du Nord atlantique n'ont protesté. Toutes les autres sociétés aériennes acquittent ces frais qui leur semblent justes et raisonnables pour les services offerts. Il me semble que les sociétés aériennes en question contestent le paiement de ces frais simplement pour éviter d'avoir à faire leur part. Je souhaite tout le succès possible au ministère et j'espère qu'il aura gain de cause devant les tribunaux. Si les trois sociétés aériennes en question refusent d'acquitter leur part des frais, qu'elles aillent offrir leurs services ailleurs.

La même situation existe-t-elle dans le Nord du Pacifique? Le Canada maintient-il des services similaires à partir de la côte de la Colombie-Britannique?

M. McLeish: Nous n'avons pas cette obligation.

M. Benjamin: Les compagnies aériennes du Canada paient-elles des frais à d'autres pays comme les États-Unis ou le Japon pour des services semblables sur des itinéraires dans le Nord du Pacifique ou ailleurs, dans le golfe du Mexique, dans l'hémisphère austral, par exemple?

M. McLeish: Nous acquittons des frais à l'Islande, au Danemark et au Royaume-Uni pour Euro-control. Nos transporteurs paient également des frais à d'autres organismes. Nous n'avons pas de frais pour l'itinéraire polaire; nous utilisons les mêmes dispositions que pour l'espace aérien du Nord atlantique.

M. Benjamin: Les sociétés canadiennes, en particulier CP et Air Canada, acquittent-elles des frais pour ces services sur les itinéraires des Antilles ou de l'Amérique du Sud, au-dessus du golfe du Mexique ou du Pacifique, à des organismes américains ou sud-américains, publics ou privés?

M. McLeish: La situation est différente, monsieur Benjamin. Air Radio Incorporated, appartient principalement aux transporteurs américains, auxquels se sont joints Air Canada et CP. Ces dernières acquittent leurs droits et reçoivent les services de cet organisme lorsqu'elles survolent des côtes des États-Unis. Le mécanisme est différent.

M. Benjamin: Donc, d'une façon ou d'une autre, nos sociétés paient des frais pour ces services?

M. McLeish: En effet.

M. Benjamin: Mais malgré tout, ces trois sociétés refusent de payer les mêmes frais pour les services que nous offrons?

M. McLeish: C'est exact.

M. Benjamin: Alors, qu'elles aillent au diable!

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Benjamin là-dessus. Il me semble que les trois compagnies aériennes en question prétendent également qu'il y a discrimination puisque les sociétés canadiennes ont des vols internationaux réguliers entre le Canada, les États-Unis d'Amérique, St. Pierre et Miquelon, les Bermudes, les Antilles,

[Texte]

Indies, Mexico, South America, South Pacific, and the Orient, are not subject to such charges.

You are saying that these charges are covered in a different way. What is the different way? What is the different method? That seems to be the bone of contention. I am sure these people would not be taking that position if there were some logical explanation or some logical system wherein these kinds of services were being covered in some other fee structure.

Mr. McLeish: There is no other air space similar to the North Atlantic, Mr. Mazankowski. That is really a unique situation in which you have some 400 flights a day each way back and forth between Europe, the United Kingdom and North America. The fact that we are not doing this unilaterally—it is being done in a similar manner by Iceland, Denmark, the United Kingdom, Portugal and Euro-control—is evidence that there is a system that is working.

I am not aware of problems, although I am attempting to find out by a phone call to Europe right now if there are any other cases pending, other than the three carriers, respecting the challenge of the Canadian law. To my knowledge, at the moment these are the only ones. If I find I am wrong I will correct the record.

• 1055

With regard to other parts of the world, if an aircraft is flying through the contiguous air space of a state, it is no different than Canada. We do not charge foreign carriers for transiting our own air space, and our carriers are not being charged, to the best of my knowledge, for transiting the air space of foreign states. But where there are services provided over and above those which are normally provided en route in domestic air space, then there usually is a means of charging. In the United States territories, that is done by AIRINC, which is not a United States government agency but an agency of the carriers.

Mr. Mazankowski: If the North Atlantic air space is so unique, surely it should be recognized as such under the Chicago Convention or ICAO, and there really should be no question about this thing. What you are saying, Mr. McLeish, is very convincing, and I am certainly not arguing the point here at all. If it is in fact unique, then surely it should be clearly accepted by all concerned. As you point out, it is quite different in terms of the Pacific or the Caribbean or places like that. Why is there the question mark then?

Mr. McLeish: I attempted to answer that question earlier, and that is where I got into trouble: by saying that I had to assume, because carriers successfully challenged us once under a previous set of these regulations, they are now attempting to challenge us once again. That is the only explanation I can give you.

Mr. Mazankowski: But it seems to me, given the uniqueness, it should go beyond. On the question of Canada's having to impose, it seems to me it should be a generally understood international arrangement that the North Atlantic air space, by its uniqueness, by the fact that Canada does provide those

[Traduction]

le Mexique, l'Amérique du Sud, le Pacifique sud et l'Orient n'ont pas à acquitter ces frais.

Vous affirmez que le mécanisme est différent pour le paiement de ces frais. De quelle façon est-il différent? Quelle est la méthode utilisée? Il semble que le point en litige soit celui-là. Je suis sûr que les sociétés en question n'adopteraient pas cette attitude s'il y avait une explication logique ou si les frais pour ces services étaient exigés d'une autre façon.

M. McLeish: Il n'y a pas d'autres espace aérien qui ressemble au Nord atlantique, monsieur Mazankowski. La situation est unique en ce qu'il y a quelque 400 vols tous les jours entre l'Europe, le Royaume-Uni et l'Amérique du Nord. Nous ne sommes pas les seuls à agir comme nous le faisons, il y a également l'Islande, le Danemark, le Royaume-Uni, le Portugal et Euro-control. Il est évident que le système fonctionne bien.

Pour autant que je sache, il n'y a pas d'autres problèmes, et j'essaie de m'en assurer actuellement en logeant des appels téléphoniques un peu partout en Europe. J'essaie de voir s'il y a d'autres cas que celui qu'ont instruit les trois sociétés aériennes en question relativement à la validité de la loi canadienne. A ma connaissance, nous sommes les seuls dans cette situation. Si j'apprends qu'il y en a d'autres, je le ferai consigner.

Pour le reste du monde, si un appareil traverse l'espace aérien d'un pays, celui-ci n'agit pas différemment du Canada. Les transporteurs étrangers traversant notre espace aérien ne doivent rien payer, et, à ma connaissance, nos transporteurs ne doivent rien payer non plus lorsqu'ils traversent l'espace aérien d'autres pays. Cependant, on perçoit habituellement des droits pour les services autres que ceux offerts normalement dans l'espace aérien du pays. Aux États-Unis, ces services relèvent de l'AIRINC, un organisme des transporteurs et non pas un organisme gouvernemental.

M. Mazankowski: Si l'espace aérien de l'Atlantique nord est si unique, cela devrait être reconnu sans équivoque dans la Convention de Chicago ou par l'OIAC. Vos propos sont très persuasifs, monsieur McLeish, et je suis certainement d'accord. Si cet espace aérien est vraiment unique, il me semble que toutes les parties intéressées devraient le reconnaître. Ainsi que vous l'avez signalé, c'est tout à fait différent du Pacifique, des Antilles ou d'endroits de ce genre. Pourquoi alors y a-t-il des avis contraires?

M. McLeish: J'ai voulu répondre à cette question tout à l'heure, mais j'ai dû avouer que je ne pouvais faire que des suppositions. Étant donné que les transporteurs ont déjà gagné une cause semblable en vertu des règlements précédents, ils veulent recommencer. C'est la seule explication que je puisse vous donner.

M. Mazankowski: Mais vu le caractère unique de cet espace aérien, on devrait aller plus loin. Il faudrait qu'une entente internationale stipule qu'en raison du caractère unique de l'Atlantique Nord, et étant donné que le Canada offre ces

[Text]

services . . . One would think that this would have been hammered out in some international convention or association.

Mr. McLeish: The only other point I can add is that for many, many years the practices adopted by many states were not questioned by the carriers, but certainly in the nineteen-seventies, as it became necessary for states to recover costs for services because the whole money situation has tightened up, there are reactions from the carriers to the objectives of states to recover costs. I think it is a reflection of the nineteen-seventies in this respect.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Are these three carriers that are contesting our regulations doing the same thing regarding fees they have to pay or have already paid or are refusing to pay to Iceland, Denmark, Great Britain and the rest of the North Atlantic?

Mr. McLeish: I was asked this question earlier and I do not have a positive answer to it. I do not think there is a problem. I have not been apprised of a problem, but at the present moment a member of my staff is communicating with the Icelandic and United Kingdom authorities to determine the answer to that question.

Mr. Benjamin: Because if they are not, then why are they picking us out? They can go to hell.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

There is no one moving into this room at eleven o'clock, and if the Committee so desires we could move to clause by clause because we do not have any further questioners.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I regret to tell you that a number of my members have other meetings and commitments for eleven o'clock, and it is impossible for us to keep our people here. Mr. Murta has another meeting and has already left; Mr. Cadieu has to leave, and Mr. Forrestall has to leave. We have some amendments that we want to introduce. I am sorry, we could not do justice to the proceedings without our full contingent here.

The Chairman: I believe we do have a slot for Monday evening. Does that seem feasible that we establish another meeting for Monday and see what kind of progression we can make on Monday evening? Monsieur Lapointe.

• 1100

M. Lapointe: Monsieur le président, sans vous donner une réponse définitive, je dois vous dire que je ne pourrai pas être à Ottawa lundi. Si vous voulez bien me donner un délai, j'aimerais vérifier si le ministre pourra être présent lundi. Peut-être serait-ce un bon moyen pour aller de l'avant.

Le président: C'est bien. Mr. Lapointe could contact me and I could get in contact with the members of the steering committee. We will either have it on Monday or any other slot we can have during that week, if that is agreeable with the Committee.

Mr. Lapointe: Could we know which other slot could be available?

[Translation]

services . . . il me semble que cela aurait dû déjà être reconnu par une convention internationale ou une association.

M. McLeish: Je signale que pendant bien des années, les transporteurs n'ont jamais contesté les pratiques adoptées par de nombreux pays. Cependant, dans les années 70, la conjoncture économique ayant changé, certains pays ont cherché à récupérer le coût de ces services et les transporteurs aériens ont manifesté leur désaccord. Dans un certain sens c'est le reflet des années 70.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ces trois transporteurs refusent-ils aussi de payer des droits à l'Islande, au Danemark, à la Grande Bretagne et aux autres?

M. McLeish: On m'a déjà posé cette question et je n'ai pu y répondre. Je ne crois pas qu'il y ait de problème. Je n'en ai jamais été avisé, mais un membre de mon personnel est en train de communiquer avec les autorités de l'Islande et du Royaume-Uni pour obtenir ces renseignements.

M. Benjamin: Alors, pourquoi s'en prennent-ils à nous? Qu'ils aillent au diable!

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Aucun comité ne doit se réunir dans cette salle à 11 heures, et si vous le souhaitez, nous pouvons passer à l'étude article par article.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, malheureusement, certains de mes députés doivent assister à d'autres réunions ou respecter d'autres engagements à 11 heures. M. Murta doit assister à une autre réunion, il est déjà parti; M. Cadieu doit partir ainsi que M. Forrestall. Nous voulons présenter certains amendements. Je suis désolé, mais nous avons besoin de tous nos éléments.

Le président: Je crois que nous pourrions nous réunir lundi soir. Est-il possible de fixer la réunion à lundi? Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I do not think that I will be in Ottawa Monday. If I may, I could see if the Minister will be available Monday. Maybe it would be a good way of getting ahead.

The Chairman: Fine. M. Lapointe pourrait m'en aviser, et je pourrais ensuite en aviser les membres du comité directeur. La réunion aura lieu lundi ou à un autre moment pendant la semaine prochaine, si vous êtes d'accord.

M. Lapointe: Quel autre moment serait disponible?

[Texte]

The Chairman: We have Tuesday at 11 o'clock, and we have a slot on Thursday.

Mr. Mazankowski: Make it Tuesday morning, Mr. Chairman.

The Chairman: Tuesday morning at 11 o'clock, and we can book Thursday at 3.30 p.m. Is that agreeable?

Mr. McLeish has a comment.

Mr. McLeish: I have some of the information I was trying to get. It has just arrived.

The Chairman: It is agreeable?

An hon. Member: Yes.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I have been advised that Denmark, Iceland and the United Kingdom are collecting the fees they imposed upon the carriers. I have also been advised that Pan Am has never paid us at all, and that all other carriers at the time when there was a technicality in the air services fees regulations were refunded. Subsequent to that, after the fees were amended, the three carriers in question, Pam Am, TWA and Seaboard, paid but under protest, and were paying for several years and only ceased to pay in 1975.

Mr. Benjamin: That is, to these other countries.

Mr. McLeish: No, to Canada.

Mr. Benjamin: But none of the three are contesting the fees that Iceland or Great Britain or Denmark are charging.

Mr. McLeish: They do not appear to be.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: I have two questions. First, why are they not? I do not imagine you have the answer to that one. Why are they not contesting the fees elsewhere? Secondly, if the case is lost in court by the airlines that are contesting our charges, what impact is that going to have? What will other airlines do?

My guess is that other airlines of a nationalized nature may do nothing, but that the stockholders of private companies are certainly going to follow the pattern of these other three, and are in turn going to ask for reimbursement of what they have paid, as we have had to reimburse before. I would like to have some advice on both those questions, but not right now.

Do not get the feeling, sir, that this is an attack on you, because it is not. But I think we must have this information as a Committee and I think the House is entitled to it.

Mr. McLeish: No, I do not take it as a personal attack at all. I am just trying to find a way to be convincing. If I have come on strong, I apologize but I was really attempting to get to the root of the difficulties of members of the Committee.

Mr. McCain: I think in the areas where you have to conjecture in all fairness to the Committee you can be definitive and direct when we get back next week, whenever that is.

The Chairman: Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: I have a short question, Mr. Chairman, in anticipation of next week's meetings so that some work perhaps could be done on it.

[Traduction]

Le président: Mardi à 11 heures et aussi jeudi.

M. Mazankowski: Choisissons mardi matin, monsieur le président.

Le président: Mardi matin à 11 heures et aussi jeudi à 15 h 30. Êtes-vous d'accord?

M. McLeish a une observation à faire.

M. McLeish: Je viens de recevoir les renseignements que nous voulions obtenir.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Une voix: Oui.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: On m'informe que les transporteurs versent des droits au Danemark, à l'Islande et au Royaume-Uni. On me dit aussi que Pan Am ne nous a jamais payés, et que tous les autres transporteurs ont été remboursés pour la période pendant laquelle les règlements sur les droits comportaient certaines lacunes. Ensuite, après la modification des règlements, les trois transporteurs en question, Pan Am, TWA et Seaboard, ont payé les droits tout en protestant, ils les ont payés pendant plusieurs années et n'ont cessé qu'en 1975.

M. Benjamin: De payer les autres pays?

M. McLeish: Non, le Canada.

M. Benjamin: Mais aucun des trois ne refuse de payer les droits à l'Islande, à la Grande-Bretagne ou au Danemark.

M. McLeish: Il ne semble pas.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: J'ai deux questions à poser. Tout d'abord, pourquoi acceptent-ils de les payer? Je suppose que vous ne pouvez pas répondre à ma question. Deuxièmement, si les sociétés aériennes qui nous contestent devant les tribunaux gagnent leur cause, quelles seront les répercussions? Que vont faire les autres sociétés aériennes?

Je suppose que les sociétés publiques ne feront rien, mais les actionnaires des sociétés privées vont certainement suivre l'exemple de ces trois autres transporteurs et nous demander aussi de leur rembourser les droits qu'ils ont déjà payés. J'aimerais que l'on réponde à ces deux questions, mais pas tout de suite.

N'ayez surtout pas l'impression que je vous attaque personnellement. Cependant, j'estime que le Comité a le droit d'obtenir ces renseignements.

M. McLeish: Je ne le prends pas du tout comme une attaque personnelle. Je tente seulement d'être convaincant. J'ai peut-être été trop véhément, et je m'en excuse, mais j'essayais de venir en aide aux membres du Comité.

M. McCain: Vous avez dû faire des suppositions, mais, en toute justice, il faudra que vous nous donniez des réponses définitives la semaine prochaine.

Le président: Monsieur Daudlin.

M. Daudlin: J'ai une courte proposition à faire en prévision des réunions de la semaine prochaine.

[Text]

It occurs to me that in the event that the carriers are not challenging the jurisdictions of Denmark, Iceland and the United Kingdom, it might be interesting to have some comparison in terms of the kinds of regulation those countries chose to impose, which in fact have not enjoyed the challenge that we have, in order to determine whether or not it was purely on the basis of the kind of language they used, or whether indeed we have been chosen for some other reason as the one that is going to be tested.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I wonder if Mr. McLeish, his officials and legal counsel have thought of requesting those other three countries to come to the federal court in support of your case. It seems to me that their views could be very helpful in making these three outfits pay up.

Mr. McLeish: I am not able to answer that.

The Chairman: Thank you. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Si les transporteurs ne contestent pas les lois du Danemark, de l'Islande et du Royaume-Uni, il serait peut-être utile d'examiner les règlements de ces pays pour déterminer si c'est le libellé de notre loi qui nous vaut ces contestations, ou s'il y a d'autres motifs.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: M. McLeish, ses collaborateurs et son conseiller juridique ont-ils envisagé d'inviter des représentants de ces trois pays à venir comparaître devant la Cour fédérale pour nous appuyer. Il me semble que l'on réussirait peut-être ainsi à convaincre ces trois sociétés de payer leur dû.

M. McLeish: Je ne puis vous répondre.

Le président: Merci. Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. J. P. Vaillancourt, directeur, Normes et législation aéronautiques.

7
2
Canada
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, February 14, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

Government
Publications
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mardi 14 février 1978

Président: M. John Campbell

5
Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

4
**Transport
and Communications**

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

**Transports
et des communications**

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

CONCERNANT:

Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



3
Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Benjamin	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Bussières	Flynn
Cadieu	Forrestall
Condon	Gendron
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président M. David Collette

Messieurs

Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	McKenzie
MacKay	McRae
Mazankowski	Oberle
McCain	Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, February 9, 1978:

Mr. Dionne (*Kamouraska*) replaced Mr. Allard.

On Tuesday, February 14, 1978:

Mr. Gendron replaced Mr. Harquail;

Mr. Wood replaced Mr. Daudlin;

Mr. MacKay replaced Mr. Murta;

Mr. Oberle replaced Mr. Towers.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 9 février 1978:

M. Dionne (*Kamouraska*) remplace M. Allard.

Le mardi 14 février 1978:

M. Gendron remplace M. Harquail;

M. Wood remplace M. Daudlin;

M. MacKay remplace M. Murta;

M. Oberle remplace M. Towers.



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 14, 1978
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:15 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  mard-C  te Saint-Paul*), Condon, Flynn, Forrestall, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Oberle and Wood.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The Witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on Tuesday, November 15, 1977 the Chairman authorized that a document entitled "Background Paper North Atlantic En Route Fee, Polar Route Fee and Telecommunications Fee" submitted by the Department of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-3"*).

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROC  S-VERBAL

LE MARDI 14 F  VRIER 1978
(12)

[Traduction]

Le Comit   permanent des transports et des communications se r  unit aujourd'hui    11 h 15, sous la pr  sidence de M. Campbell (pr  sident).

Membres du Comit   pr  sents: MM. Benjamin, Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  mard-C  te Saint-Paul*), Condon, Flynn, Forrestall, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Oberle et Wood.

T  moins: Du minist  re des Transports: M. W. M. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports a  riens; M. J. P. Vaillancourt, Directeur, Normes et l  gislation a  ronautiques.

Le Comit   reprend l'  tude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'a  ronautique.

Le Comit   poursuit l'  tude de l'article 1.

Les t  moins r  pondent aux questions.

Conform  ment    une motion du Comit  , adopt  e    la s  ance du mardi 15 novembre 1977, le pr  sident autorise qu'un document intitul   "Documentation de base—Redevances pour la route de l'Atlantique Nord—Redevances pour la route polaire et Redevances de t  l  communications", pr  sent   par le minist  re des Transports, soit joint aux proc  s-verbal et t  moignages de ce jour. (*Voir Appendice "TC-3"*).

A 12 h 30, le Comit   suspend ses travaux jusqu'   nouvelle convocation du Pr  sident.

Le greffier du Comit  

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, February 14, 1978

• 1110

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

We stood Clause 1. We will continue general discussion on Clause 1 and I am pleased to have with us this morning from the Ministry of Transport Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration. Next to him is Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning. We also have with us Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

My first questioner this morning is Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I wonder whether Mr. McLeish would have some information. He was making some phone calls at the time that we adjourned and anticipated that he could give us more information on the subject of . . .

The Chairman: Mr. McCain, could you hold it just for one moment? We were having some difficulties with the recording so I will just go over what I said before. We do have quorum to hear evidence and we will resume consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act. We will continue general discussion on Clause 1. Our witnesses this morning from the Ministry of Transport are Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning; Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

• 1115

On Clause 1. My first questioner this morning is Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, when we were coming to the end of our last meeting, Mr. McLeish suggested that he would be able to get us some information with respect to charges from other jurisdictions and how it had been arranged that they were collected and so on. If I remember correctly, he was in contact by phone with others. Does he have a report on that subject matter today?

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Ministry of Transport): Yes, Mr. Chairman. I am informed that the three carriers, PanAm, TWA and Seaboard, are paying the Shanwick North Atlantic *en-route* fee and that they are not paying the similar fee probably because the carriers land in the United Kingdom—do not land in Canada—and the Civil Aviation Authority of the United Kingdom can readily enforce the collection of a fee through various means, including the seizure of an aircraft.

Prior to 1973, Denmark and Iceland recovered *en route* costs through an ICAO agreement whereby most major users paid an annual percentage of the cost based on utilization by

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 14 février 1978

[Translation]

Le président: À l'ordre. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages. Nous allons reprendre l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous avons réservé l'article premier. Nous poursuivrons donc la discussion générale sur l'article premier et c'est un plaisir pour moi de vous présenter ce matin M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens au ministère des Transports. À ses côtés se trouvent M. R. Moffatt, gestionnaire (Air), région de l'Ontario, planification des systèmes ainsi que M. J. P. Vaillancourt, directeur des normes et de la législation aéronautiques.

Le premier à poser des questions ce matin sera M. McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je me demande si M. McLeish aurait des renseignements à nous fournir. Au moment où nous levions la séance l'autre jour, il faisait des appels téléphoniques et prévoyait nous donner de plus amples renseignements au sujet de . . .

Le président: Monsieur McCain, pourriez-vous attendre un instant? Nous éprouvons des difficultés avec l'enregistrement, aussi je vais reprendre ce que j'ai dit il y a un instant. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages et nous reprenons l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Nos témoins ce matin sont des représentants du ministère des Transports; nous avons M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. R. Moffatt, gestionnaire (air), région de l'Ontario, Planification des systèmes, et enfin M. J. P. Vaillancourt, directeur des normes et de la législation aéronautiques.

L'article 1. M. McCain a d'abord la parole ce matin.

M. McCain: Monsieur le président, vers la fin de notre dernière réunion, M. McLeish a mentionné qu'il pourrait nous fournir de plus amples renseignements au sujet des frais exigés par d'autres compétences et de la façon dont le recouvrement de ces frais est organisé. Si je me souviens bien, le témoin faisait des appels téléphoniques pour se renseigner. A-t-il un rapport à nous faire à ce sujet aujourd'hui?

M. W. M. McLeish (Administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Oui, monsieur le président. On m'informe que les trois transporteurs PanAm, TWA et Seaboard, payent les droits pour le parcours Shanwick Atlantique Nord, et qu'ils ne nous payent pas les mêmes droits probablement parce que ces transporteurs atterrissent au Royaume-Uni alors qu'ils n'atterrissent pas au Canada . . . et l'administration de l'aviation civile du Royaume-Uni peut facilement recouvrer ces droits de force par divers moyens, dont la saisie des aéronefs.

Avant 1973, le Danemark et l'Islande prélevaient des droits de parcours aux termes d'une entente de l'OACI, suivant laquelle la plupart des usagers principaux payaient un pour-

[Texte]

carriers of each state. At present a portion of the fees is recovered in this manner and the balance is collected from carriers through direct user charges.

Now the Civil Aviation Authority of the United Kingdom is the collection agency for these fees. The three U.S. carriers concerned have been paying the Denmark-Iceland fees to the Civil Aviation Authority of the United Kingdom, and I assume they are paying because the United Kingdom can, among other things, seize airplanes should they not pay.

Mr. Benjamin: Are they paying under protest?

The Chairman: Order, please. Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Well, I just wondered. Are these three firms paying to the United Kingdom, the proportion of the fees designated for Denmark and Iceland, under any kind of protest to support their contention about their liability with the Canadian Government?

Mr. McLeish: Not to my knowledge. As I understand it, only Canadian fees are being protested.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, Mr. McLeish is suggesting that we lack the leverage that the U.K. has in respect to these three lines, which makes it possible for them to collect. Did the various ICAO discussions and the agreements reached after discussion include the charging of fees by countries such as Canada on international flights?

Mr. McLeish: I am sorry. I do not understand the question.

Mr. McCain: Well, in the ICAO, when the international people sat down around the table and discussed what should be done in respect to international flights, the cost of the countries over which they flew, et cetera, was there an agreement there that charges would be collected to defray the cost of services for overflights international airlines. If a plane flies over Britain, and does not land but uses their facilities, do they levy a charge? If a Canadian plane goes from here to Mexico City, do the U.S. authorities levy a charge? Any authority, public or private?

• 1120

Mr. McLeish: As I attempted to explain at our previous session there is provision in the Chicago Convention for such charges provided that they are not discriminatory and are imposed equally upon the domestic carrier as upon the foreign carriers; it is acknowledged as being appropriate under the Chicago Convention. I noticed you used the word "overflights". With these charges we are dealing with the flights through the North Atlantic air space, that is beyond Canada's shores, in which air space has been assigned to Canada to provide air traffic services and telecommunication services. Canada does not charge for en route services within Canada nor do the other states to my knowledge, except that Eurocontrol does have charges with respect to overflights of Europe.

[Traduction]

centage annuel des frais, calculé d'après l'utilisation faite par les transporteurs de chaque pays. A l'heure actuelle, une partie des droits sont recouverts de cette manière et le reste est recouvré au moyen de frais imputés directement aux usagers.

Actuellement, c'est l'administration de l'aviation civile du Royaume-Uni qui agit comme organisme de perception de ces droits. Les trois transporteurs américains en question payent donc ainsi à l'administration de l'aviation civile du Royaume-Uni les droits dus au Danemark et à l'Islande, et je suppose qu'ils le font parce que le Royaume-Uni peut entre autres saisir les avions à défaut de paiement.

M. Benjamin: Est-ce qu'ils payent à leur corps défendant?

Le président: A l'ordre, je vous prie. Monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Justement, je me demandais si c'est à leur corps défendant que ces trois sociétés payaient au Royaume-Uni la fraction des droits destinée au Danemark et à l'Islande car cela appuyerait leur rejet de toute obligation vis-à-vis le gouvernement canadien?

M. McLeish: Pas à ma connaissance. Si je comprends bien, on proteste uniquement contre les droits que voudrait exiger le Canada.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, M. McLeish semble suggérer que nous ne disposons pas du poids dont dispose le Royaume-Uni vis-à-vis ces trois lignes aériennes, poids qui leur permet de recouvrer les montants dus. Est-ce que les diverses discussions qui se sont déroulées au sein de l'OACI et les ententes conclues après ces discussions faisaient état de droits que des pays comme le Canada pourraient exiger pour des vols internationaux?

M. McLeish: Je suis désolé, mais je ne comprends pas la question.

M. McCain: Est-ce que lors des discussions internationales au sein de l'OACI, les divers représentants ont parlé de ce qu'il faudrait faire au sujet des vols internationaux, c'est-à-dire au sujet des coûts occasionnés aux pays survolés, autrement dit, s'est-on entendu pour que des frais soient recouverts afin de régler le coût des services rendus aux lignes aériennes internationales qui survolent les divers pays. Si un avion survole la Grande-Bretagne sans y atterrir, mais en utilisant par contre certaines de ses installations, prélève-t-on des droits? Dans le cas par exemple d'un avion canadien qui survole les États-Unis en direction de Mexico, est-ce qu'un organisme américain public ou privé prélève des droits?

M. McLeish: Comme j'ai tenté de l'expliquer à la séance précédente, la Convention de Chicago contient des dispositions relatives à de tels droits, à condition qu'ils ne soient pas discriminatoires et qu'ils soient imposés tant aux transporteurs locaux qu'aux transporteurs étrangers; c'est conforme aux termes de la Convention de Chicago. J'ai remarqué que vous avez parlé de «survol». Quand nous parlons de ces droits, il est question de survol de l'Atlantique Nord, c'est-à-dire au-delà des côtes du Canada, où l'espace aérien a été attribué à notre pays pour ce qui est des services de circulation aérienne et de télécommunication. Le Canada n'exige pas de droits pour les services de parcours au Canada, et les autres pays ne le font

[Text]

Mr. McCain: So the only charges we are trying to levy then are for those beyond our territorial waters?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McCain: So the United States would not charge Air Canada anything to fly from Montreal to Mexico City as an example. I do not know if they fly that route.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McCain: But we do charge American flights on the way to Alaska.

Mr. McLeish: We can only charge them for a telecommunications charge where they make use of services other than the normal air traffic control services en route and the normal communications facilities associated with those air traffic control services. Where they wish to pass a specific message back to their home base, to their dispatch office, using high-frequency radio then we charge them for that service.

Mr. McCain: So we only charge them for the actual messages they send them.

Mr. McLeish: We charge them per flight if they exercise the privilege of sending a message; so it enables them to send a number of messages.

Mr. McCain: Are our charges to our carriers the same as the charges we have asked of other carriers?

Mr. McLeish: They are.

Mr. McCain: So there is no discrimination then.

Mr. McLeish: There is no discrimination.

Mr. McCain: There is no comparable charge then by the U.S. either?

Mr. McLeish: No because there is not a comparable service provided by the U.S.

Mr. McCain: Theirs is only a domestic service within their own land and territorial water area; they do not extend.

Mr. McLeish: They also do not provide the additional telecommunications service which a carrier might demand to pass its own private messages back to its dispatch base.

Mr. McCain: They do have an organization which provides this service, do they?

Mr. McLeish: The American carriers have an organization called Air Radio Incorporated which provides that service to its members and which can impose charges on others who use it.

Mr. McCain: Does it impose charges on others who use it?

Mr. McLeish: I understand they do.

Mr. McCain: Are they comparable to our charges?

Mr. McLeish: It is a difficult question to answer. For a comparable service I think they are comparable.

[Translation]

pas non plus à ma connaissance, sauf que l'Eurocontrol exige certains droits pour le survol de l'Europe.

M. McCain: Les seuls frais que nous tentons par conséquent de prélever sont pour le survol au-delà de nos eaux territoriales?

M. McLeish: C'est exact.

M. McCain: Les États-Unis n'exigeraient donc rien d'Air Canada pour ses appareils qui volent de Montréal à Mexico, par exemple. Je ne sais pas s'ils utilisent ce parcours.

M. McLeish: C'est exact.

M. McCain: Mais nous exigeons des droits des vols américains en route pour l'Alaska.

M. McLeish: Nous pouvons seulement les facturer pour les services de télécommunication qu'ils utilisent en dehors des services normaux de contrôle de la circulation aérienne de parcours et des installations normales de communication liées aux services de contrôle de la circulation aérienne. S'ils veulent transmettre un message particulier à leur aéroport d'attache, à leur bureau de départ, au moyen de la radio à haute fréquence, nous les facturons alors pour ce service.

M. McCain: Nous les facturons donc uniquement pour le nombre de messages qu'ils envoient.

M. McLeish: Nous les facturons pour chaque vol s'ils veulent envoyer un message; ils peuvent ainsi transmettre un certain nombre de messages.

M. McCain: Est-ce que les frais exigés de nos propres transporteurs sont les mêmes que ceux que nous avons exigés des autres transporteurs?

M. McLeish: Oui.

M. McCain: Il n'y a donc pas de discrimination?

M. McLeish: Il n'y a pas de discrimination.

M. McCain: Les États-Unis n'exigent pas non plus de frais comparables?

M. McLeish: Non, parce que les États-Unis ne fournissent pas de service comparable.

M. McCain: Le service qu'ils offrent est intérieur, il se limite à leur propre territoire et au secteur de leurs eaux territoriales; il ne s'étend pas au-delà.

M. McLeish: Ils ne fournissent pas le service supplémentaire de télécommunications qu'un transporteur pourrait utiliser pour faire transmettre ses propres messages privés à son aéroport d'origine.

M. McCain: Ils ont un organisme qui offre ce service, n'est-ce pas?

M. McLeish: Les transporteurs américains ont un organisme appelé Air Radio Incorporated, qui fournit ce service à ses membres et qui peut facturer tous les autres usagers éventuels.

M. McCain: Est-ce que cet organisme facture les autres qui utilisent ce service?

M. McLeish: Je le crois.

M. McCain: Ces frais sont-ils comparables aux nôtres?

M. McLeish: Il est difficile de répondre à cette question. Je crois que pour un service comparable, les frais se comparent.

[Texte]

Mr. McCain: How does our proposed \$64 charge, as I understand that is the proposal, compare, say, with the U.K. charge, the Iceland charge? Are we being excessive relative to them?

Mr. McLeish: That specific charge is the North Atlantic charge and ours is comparable; in fact, expressed as a percentage it is probably less than what they are charging. We have not yet achieved 100 per cent charge for the North Atlantic en route fee but the United Kingdom and others have reached the 100 per cent.

Mr. McCain: What have we done that is wrong which has permitted the carriers to take it to court? What did the others do that is right which makes it collectable? We are getting ourselves in a position again in this bill to create regulations by which this may be levied and collected. What has been wrong in the past?

• 1125

Mr. McLeish: Well, I tried to explain at the last session that the authority is currently in the act to prescribe the charges for which any facility or service is provided.

Mr. McCain: Yes.

Mr. McLeish: The authority to enable us to enforce the payment is not in the act, and that is what is missing. The fees have been prescribed and the services are being used. Unfortunately one might consider it a technicality in the wording of the present clauses in the act but they are worded in such a way that the carriers feel that they should question the legality of choice. And this is a question that is now before the courts. The Canadian opinion from the Justice Department, which has reviewed this on a number of occasions, has been absolutely steadfast that the act provides the authority to prescribe the charges for the facilities and services that are being provided and that are being used.

Mr. McCain: The old act did?

Mr. McLeish: The current act.

Mr. McCain: But not the old one?

Mr. McLeish: The current act.

Mr. McCain: By the current one do you mean the one I have in that folder there now?

Mr. McLeish: Well, the current Aeronautics Act has clauses in it and I would direct you to the page opposite page 1 in which it indicates what the current clauses are in the act.

Mr. McCain: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Benjamin is next.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on this matter of the United Kingdom collecting these fees for use of air space over the North Atlantic, not only for themselves but for Denmark and Iceland, has Canada made any attempt, or are we considering asking them, to collect the fees for us as well for the use of

[Traduction]

M. McCain: Le montant que nous entendons exiger est de \$64, je pense; ce chiffre se compare-t-il par exemple aux frais exigés par le Royaume-Uni ou par l'Islande? Sommes-nous trop exigeants par rapport à ces pays?

M. McLeish: Il s'agit-là des frais exigés pour l'Atlantique Nord et je crois que les nôtres se comparent bien; en fait, en termes de pourcentage, les frais que nous voulons exiger sont probablement inférieurs aux leurs. Nous n'avons pas encore atteint 100 p. 100 des frais exigibles pour le parcours de l'Atlantique Nord, mais le Royaume-Uni et d'autres pays sont rendus à 100 p. 100.

M. McCain: Quelle erreur avons-nous commise pour que les transporteurs puissent ainsi nous intenter des poursuites devant les tribunaux? Qu'est-ce qui permet aux autres de pouvoir recouvrer les montants qu'ils exigent? Le présent bill, nous donnera le droit de créer des règlements qui permettront que cela soit imposé et perçu. Qu'est-ce qui a été mal fait par le passé?

M. McLeish: Lors de la dernière séance, j'ai essayé d'expliquer que la loi nous autorise actuellement à fixer les taxes pour l'utilisation des installations ou des services.

M. McCain: Oui.

M. McLeish: Il n'y a rien dans la loi qui nous permet d'obliger les intéressés à payer et c'est ce qui nous manque. Les taxes ont été imposées et l'on a recours aux services. Malheureusement, on peut croire qu'il s'agit d'un détail technique dans la rédaction des articles actuels de la loi, mais ces articles sont rédigés de telle façon que les transporteurs croient qu'ils ont des motifs de contestation. Voilà la question dont sont saisis actuellement les tribunaux. L'opinion du ministère canadien de la Justice qui a étudié cette question à maintes reprises a toujours porté que la loi accordait tous les pouvoirs voulus pour fixer les taxes sur l'utilisation des installations et des services qu'on fournit à l'heure actuelle et auxquels on a recours.

M. McCain: La vieille loi?

M. McLeish: La loi actuelle.

M. McCain: Mais pas la vieille?

M. McLeish: La loi actuelle.

M. McCain: En disant la loi actuelle, voulez-vous dire celle que j'ai dans ce dossier, là, maintenant?

M. McLeish: Il y a certains articles dans la loi actuelle sur l'aéronautique et j'aimerais attirer votre attention sur la page vis-à-vis de la page 1 où l'on trouve les articles actuels qui se trouvent dans la loi.

M. McCain: Parfait.

Le président: Merci, monsieur McCain. La parole est à M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, en ce qui concerne le Royaume-Uni qui perçoit les taxes pour l'utilisation de l'espace aérien au-dessus du Nord de l'Atlantique, non seulement pour ce pays lui-même, mais aussi pour le Denmark et l'Islande, est-ce que le Canada a demandé au Royaume-Uni, ou

[Text]

that air space over the North Atlantic for the services provided?

Mr. McLeish: Yes, there is a memorandum of understanding signed by the Minister of Transport and by the head of the civil aviation authority in the United Kingdom which provides the authority for the United Kingdom to commence collecting charges on behalf of Canada.

Mr. Benjamin: Would that take effect only on the passage of this bill, or was this the case under the previous act?

Mr. McLeish: No; it is now possible for them to start collecting the charges.

Mr. Benjamin: It just seems to me, Mr. Chairman, that these three carriers are trying to chisel on what dozens of other carriers are paying. I am wondering if Mr. McLeish could tell us what stage things are at in the courts right now. When is this going to be resolved, or is it going to drag out for years? Do you have any recourse of having the United Kingdom collect what is owing, under the agreement that you have with them?

Mr. McLeish: We have communicated with the United Kingdom with respect to enforcing the payment at this time and have agreed that, pending the decision by the courts, there will be no enforcement action taken. However, I am advised that the action in the courts is expected to proceed very shortly.

Mr. Forrestall: So there is some urgency about this bill.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to bring up a couple of matters from Mr. McLeish's comment, one of which relates to what I understand was a rather interesting test that was carried out on a DC-10 in California last fall at the institution of the ministry and Mr. McLeish. I am wondering if the Committee could have some details. I understand as well that there were some complications arising out of this particular test.

• 1130

Mr. McLeish: The test to which you refer is related to the Canadian Department of Transport's activity to familiarize itself with the DC-10 because it is being brought onto the Canadian register for the first time. The Ministry of Transport familiarizes itself with the nature of the emergency services, the emergency modes of operation, of all transport category airplanes, before they are issued type approval by Canada.

Mr. MacKay: This is over and above the reciprocal arrangement between the FAA and the Canadian Ministry? Is this done with other commercial aircraft?

Mr. McLeish: It is done with all transport category airplanes. The reason it is done is that after the accident to an Air Canada DC-8 at Toronto on July 5, 1970, the recommendations arising from the public inquiry recommended that the Canadian government should, in the future, familiarize itself

[Translation]

compte-t-il le faire, de percevoir ces taxes pour le compte du Canada pour l'utilisation de cet espace aérien au-dessus de l'Atlantique septentrionale pour les services fournis dans cette région?

Mr. McLeish: Oui, il existe un accord signé par le ministre des transports et le chef des autorités compétentes en matière d'aviation civile du Royaume-Uni aux termes duquel le Royaume-Uni peut percevoir les taxes au nom du Canada.

Mr. Benjamin: Et cet accord n'entrerait en vigueur qu'après l'adoption du présent bill ou est-ce possible de le faire aux termes de l'ancienne loi?

Mr. McLeish: Non; le Royaume-Uni peut percevoir ces taxes immédiatement.

Mr. Benjamin: Il me semble, monsieur le président, que ces trois transporteurs essaient de filouter là où des douzaines d'autres transporteurs paient sans rechigner. M. McLeish pourrait-il nous dire où en sont rendues les choses devant les tribunaux. Résoudra-t-on jamais la question où les choses traîneront-elles en longueur pendant des années encore? Pouvez-vous demander au Royaume Uni de sévir pour percevoir ce qui nous est dû en vertu de l'entente qui a été conclue?

Mr. McLeish: Nous avons communiqué avec le Royaume-Uni à ce sujet et avons convenu d'attendre que les tribunaux rendent leur décision avant de faire quoi que ce soit. Cependant, on me dit que les tribunaux doivent agir incessamment.

M. Forrestall: L'adoption de ce bill presse donc un peu plus.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

J'aimerais porter quelques questions à l'attention de M. McLeish dont l'une porte sur un épreuve plutôt intéressante qu'on a fait subir à un DC-10 en Californie, l'automne dernier à la demande du ministère et de M. McLeish. Pourrait-on renseigner davantage le Comité à ce sujet? Je crois d'ailleurs qu'il y a eu certains problèmes à ce propos.

M. McLeish: L'épreuve dont vous parlez a trait aux activités du ministère canadien des Transports qui désire mieux connaître le DC-10 qu'on veut inscrire au registre canadien. Le ministère des Transports veut en savoir davantage sur la nature des services d'urgence et des modes d'opération d'urgence de tout avion de catégories «transport» avant d'émettre des approbations-types pour le Canada.

M. MacKay: Et cela en sus des accords réciproques entre la FAA et le ministère canadien? Cela se fait-il pour d'autres types d'aéronefs commerciaux?

M. McLeish: On le fait pour tous les avions de catégorie «transport». Suite à l'accident arrivé à un DC-8 d'Air Canada à Toronto le 5 juillet 1970, la Commission d'enquête a recommandé que le gouvernement canadien, à l'avenir, en apprenne davantage sur le maniement et les mesures d'urgence propres à

[Texte]

with the flying characteristics and the emergency characteristics of all transport category aircraft. It was concluded by the Commissioner that the DC-8 at that time had a characteristic that should have had either a special operating procedure or a modification to the system, and the failure to have either a special procedure or the modification was a contributing factor to that accident.

Mr. MacKay: As I understand, the DC-10, through you, Mr. Chairman, has been in service for many years, and as a result of the department's insistence on having tests for our purposes, there was no regular test aircraft available. Perhaps you can tell me whether or not the testing of this DC-10, which I understand was done by one of our pilots, involved a considerable amount of complications. The company that owned the aircraft that was allowed to be tested, which I think was Air New Zealand, has shown some reluctance to accept this machine now, as there was some damage done to it. The whole matter has caused some friction between FAA and our own authorities with regard to reciprocal arrangements for flight certification, which could conceivably, if there is retaliation, in effect challenge your jet program.

Am I in the right area? Do any of these reports have any substance to them?

Mr. McLeish: No, I do not believe they have.

I will tell the Committee the facts surrounding the test program of a DC-10. We have a highly competent staff that is acknowledged to be competent by other air-worthiness authorities, including the FAA. The FAA understands that we are not in any way attempting to challenge the type certificate it has issued for an airplane. It understands that we are doing as the FAA does: familiarizing ourselves with the operation of the aircraft, and determining whether or not the operating conditions under emergencies require any special procedures to be included in the flight manual from the point of view of Canadian operation.

We proceed to the manufacturers with a crew of approximately 10 specialists; a qualified engineering test pilot, a qualified flight test engineer, plus a number of . . .

• 1135

Mr. MacKay: Excuse me. Mr. Chairman, I realize I do not have much time. I am getting part of the answers that I want, but I want to pursue this very briefly on one other point so perhaps I could just continue. If I do not have an opportunity to get the answer from this witness, perhaps I could get it later.

Just to finish up with this particular point before I move to the next one which is my last one, I would just like to have the answer later on as to whether or not there had in fact been any mention of a law suit, whether there had been difficulties with regard to the aircraft used and whether everything was mutually agreed that this was in fact a necessary and desirable test, and that there was no damage to the aircraft used. If I could perhaps get this information later, I would like to bring up one other point which I note has caused the president of CALPA

[Traduction]

chaque aéronef de la catégorie «transport». Le commissaire en avait conclu que le DC-8, à l'époque, présentait une certaine caractéristique qui aurait dû être rectifiée soit par des procédures spéciales d'opération, soit par une modification au système et que cette absence soit de la procédure spéciale, soit de la modification, avait été une des causes de l'accident.

M. MacKay: Si je ne m'abuse, monsieur le président, le DC-10 vole depuis plusieurs années déjà, et parce que notre ministère exigeait de lui faire subir des épreuves à ses propres fins, il n'y avait pas d'appareil régulier d'essai disponible. Peut-être pourriez-vous me dire si, oui ou non, les épreuves infligées à ce DC-10, épreuves qui ont été confiées à l'un de nos pilotes, entraînaient bien des complications. La société à qui appartenait l'appareil auquel on a fait subir des épreuves, c'est-à-dire Air New Zealand, je crois, hésite à reprendre cet appareil maintenant, à cause de certains dégâts qu'on lui aurait causés. Toute cette question a créé une certaine friction entre la FAA et notre propre organisme en ce qui concerne les accords réciproques portant sur les certificats de navigabilité aérienne, ce qui pourrait mettre en péril votre programme sur les réactés si l'on usait de rétorsion.

Ai-je raison? Ces rapports sont-ils sans fondement?

M. McLeish: Je ne crois pas qu'ils soient fondés.

Voici les faits en ce qui concerne le programme d'épreuves qu'on fait subir aux DC-10. Nous avons un personnel très compétent reconnu comme tel par d'autres organismes qui accordent des certificats de navigabilité, y compris la FAA. La FAA comprend que nous ne contestons absolument pas le genre de certificats qu'elle a accordé pour un type d'avion. Elle comprend que nous faisons exactement comme elle: nous familiarisons nos services avec l'opération de l'aéronef pour décider si oui ou non il faut aborder certaines corrections au manuel de vol pour ce qui est des situations d'urgence dans le contexte canadien.

Nous allons chez le fabricant avec une équipe composée d'environ 10 spécialistes; un pilote d'essai spécialisé en ingénierie, un ingénieur spécialisé en essai en cours de vol, plus un certain nombre de . . .

M. MacKay: Excusez-moi. Je me rends compte, monsieur le président, que je n'ai pas beaucoup de temps. J'ai obtenu en partie ce que je voulais, mais j'aimerais poursuivre brièvement en enchaînant avec une autre question, si vous me le permettez. Si je ne peux pas obtenir de réponse du témoin, je pourrais peut-être l'obtenir plus tard.

Afin d'en finir avec cette question et de passer à la suivante, qui est ma dernière, j'aimerais qu'on me fasse savoir plus tard si on avait mentionné des poursuites judiciaires, s'il y a eu des difficultés en ce qui concerne l'avion et si tout le monde était d'accord qu'il s'agissait là d'un essai nécessaire et souhaitable et qu'il n'y a pas eu de dégâts à l'avion utilisé. J'aimerais soulever un autre point qui a causé au président de la *Calpa* assez d'inquiétudes pour qu'il le mentionne dans l'édition d'automne du magazine *Pilot*. Cet article traite de ce qu'on

[Text]

enough concern that he brought it up in the fall edition of their magazine called *Pilot*. This relates to the concept called Constant Pilot Monitoring. The president at that time indicated in his magazine that in a recent statement before the 30th International Air Safety Seminar Mr. McLeish, one of the witnesses today, reiterated his intention to press for implementation of Electronic Performance Monitoring formerly called Constant Pilot Monitoring.

The authorities, represented by Mr. Maley of CALPA, indicated some of the things that were involved, that all operators, crews and routes would be monitored on a continuing basis for a purpose that he describes as "extremely vague and ominous."

Once again, it is a situation where the principle can be justified, to some degree, but the application and any resultant action constitute an incredible threat to our individual livelihood and our profession.

In view of the apparently vehement views held by the president of CALPA, I am wondering how much prior consultation and how much, indeed, current consultation is going on between the ministry and CALPA.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, before I answer the question, I would like to ask a question. I feel that the original questions posed to me in connection with the DC-10 require an answer for the record. I have not been permitted to provide the answer, and I believe that the allegations made will appear on the record without any appropriate answer. I do not feel that this is...

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I want him to do it on his time, not mine.

The Chairman: Order, please.

Mr. MacKay: I would be delighted to have answers to those questions.

Mr. McLeish: But my difficulty is that we have members of the media here and the manner in which the questions have been asked, and where I have been asked to stop answering one question and go on to answer another, is indicating unfairly to the audience that perhaps these allegations are founded. I feel that I must have the opportunity to provide answers. I regret if it takes time to do so, but I think the facts must appear on the record.

Returning to the case of the DC-10, I must point out that it is customary for the team, which I described, to sit down with the company weeks before we fly the airplane and review all the emergency modes of operation of every system on the airplane. We describe in detail to the company what we intend to do on the test program. We sit down with the company's flight-test engineers and with its engineering department and go through every manoeuvre we want to undertake on the airplane. We say to the company that if they have any objection to any of these manoeuvres, please indicate so and explain why this should not be done because what we are asking to do is what is prescribed by the federal aviation regulations of the United States which are also the same airworthiness regulations that Canada uses. This was done in

[Translation]

appelle la surveillance pilote constante. Le président indique dans son magazine que dans une déclaration récente au trentième séminaire international sur la sécurité aérienne, M. McLeish, un de nos témoins aujourd'hui, a réitéré son intention de pousser l'adoption de la surveillance électronique de la performance, autrefois appelée surveillance pilote constante.

Les autorités, représentées par M. Maley de la *Calpa*, en ont précisé certaines fonctions, soit que tous les opérateurs, équipages et itinéraires seraient surveillés en permanence à des fins qu'il a lui-même décrites comme «extrêmement vagues et inquiétantes».

Nous avons de nouveau une situation où les principes peuvent être justifiés, dans une certaine mesure, mais où l'application et toute action qui en résulterait constituent une menace incroyable pour notre gagne-pain et notre profession.

En raison de véhémence apparente des propos tenus par le président de la *Calpa*, je me demande s'il y a eu consultation préalable et même s'il y en a toujours entre le ministère et la *Calpa*.

M. McLeish: Monsieur le président, avant de répondre à la question, j'aimerais en poser une moi-même. A mon avis, les questions qu'on m'a posées au sujet du DC-10 appellent une réponse qu'on devrait consigner au compte rendu. On ne m'a pas laissé répondre et les allégations faites à cet égard figureront au compte rendu sans réponse appropriée. Je ne pense pas que cela soit...

M. MacKay: Monsieur le président, je veux qu'il y réponde lorsque ce sera son temps de parole, pas le mien.

Le président: À l'ordre.

M. MacKay: Je serais enchanté d'avoir des réponses à ces questions.

M. McLeish: Le fait est qu'il y a ici des représentants des media d'information et l'auditoire pourrait croire à tort que ces allégations sont fondées, en raison de la façon dont on m'a posé ces questions et le fait qu'on m'a demandé d'arrêter de répondre à une question pour passer à une autre. J'estime qu'on devrait me donner l'occasion de répondre. Je regrette que cela prenne du temps, mais je pense que les faits doivent figurer au compte rendu.

Si l'on revient au cas du DC-10, je dois souligner que l'équipe que j'ai décrite a l'habitude de se mettre en rapport avec la compagnie des semaines avant que nous ne pilotions l'avion, et de vérifier tous les modes d'urgence des systèmes à bord de l'avion. Nous décrivons en détail à la compagnie ce que nous avons l'intention de faire dans le cadre du programme d'essai. Nous rencontrons les ingénieurs d'essai et le bureau technique de la société et revoyons toutes les manoeuvres que nous entendons exécuter avec l'avion. Nous demandons à la compagnie de nous dire si elle a des objections et de nous expliquer pourquoi il ne faudrait pas exécuter une manoeuvre en particulier étant donné que notre programme correspond à ce que prescrit le règlement fédéral de l'aviation des États-Unis, qu'utilise également le Canada pour les essais

[Texte]

the case of the DC-10. The company did not indicate any desire to change the flight test program. The flight test was undertaken and during the course of the flight test there was structural damage done to the stabilizer of the aircraft which was completely undetected by the crew conducting the flight test.

• 1140

Incidentally, the Captain of the airplane was the senior test pilot of the Douglas Aircraft Company Incorporated. As a matter of fact, the test proceeded for well over an hour and a half after the particular stall sequence which is alleged to have caused the damage. The damage was discovered on a post-flight inspection after the aircraft had landed. We have had numerous discussions with the Douglas Aircraft Company Incorporated and with the FAA, and these discussions are proceeding harmoniously.

The fact of the matter is that the structural damage encountered on the airplane has been encountered on other airplanes, and the FAA is proceeding to investigate whether or not there is any need to restrict the operation of the airplane or to modify the structure. So far as any other aspects are concerned, I am willing to answer any questions, but those are the facts of the matter, and this is not in any challenging our treaty. We are doing only what the FAA does: when it arrives in Canada to determine whether or not an airplane that we have certificated is eligible to enter service in the United States.

I am now prepared to answer the second question.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay.

Mr. McLeish has received a very urgent phone call and perhaps Mr. Vaillancourt could answer the questions. If not, it will only take a few minutes.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I am pleased that Mr. McLeish had a chance to answer that question fully. I would hope that we would allow Mr. MacKay some extra time because I think it is important that when a question like that comes up, and I feel the same way, it should be answered thoroughly.

I hope we can follow up the kind of discussion we had with Mr. McCain earlier because I do not quite understand the air space type of thing. What is the beginning and end? How many miles in the North Atlantic air space, that does not include flying over Canada, would be charged in the charges we are talking about for American planes flying, say, from New York to Britain?

Mr. J. P. Vaillancourt (Director, Aeronautical Standards and Legislation, Department of Transport): Mr. Chairman, I cannot state the number of miles but it is about midway in the Atlantic where UK or Canada takes over.

Mr. McRae: A figure was mentioned of \$64. Is that the Canadian portion or is that the total? I guess we are talking about \$64 per flight. I may be running into something that you

[Traduction]

de navigabilité. C'est ce qu'on a fait dans le cas du DC-10. La société ne nous a pas indiqué qu'elle voulait changer le programme d'essai. Le vol d'essai a été effectué et, en cours de vol, le stabilisateur de l'avion a subi des dégâts structureaux que n'avait pas décelé l'équipage pilotant l'avion.

Soit dit en passant, le pilote de l'avion était le pilote d'essai principal de la société *Douglas Aircraft Company Incorporated*. En fait, le vol d'essai a duré plus d'une heure et demie après la panne qui est censée avoir causé les dégâts. Ces dégâts ont été découverts lors d'une inspection après vol, une fois que l'avion eut atterri. Nous avons eu de nombreuses discussions avec la *Douglas Aircraft Company Incorporated* et avec la FAA, discussions qui se sont déroulées dans l'harmonie.

D'autres avions avaient subi des dégâts structureaux semblables et la FAA enquête afin de savoir s'il faut interdire d'utiliser cet avion ou en modifier la structure. En ce qui concerne les autres aspects, je suis prêt à répondre aux questions mais ce sont là les faits et cela ne compromet pas du tout notre traité. Nous ne faisons pas ce que la FAA elle-même fait lorsqu'elle vient au Canada afin de déterminer si un avion que nous avons certifié peut être mis en service aux États-Unis.

Je suis maintenant prêt à répondre à la deuxième question.

Le président: Merci, monsieur MacKay.

M. McLeish a reçu un appel très urgent et M. Vaillancourt pourra peut-être répondre aux questions. Sinon, cela ne prendra que quelques minutes.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je suis heureux que M. McLeish ait eu la possibilité de répondre complètement à cette question. J'espère que nous accorderons à M. MacKay du temps supplémentaire parce qu'à mon avis, lorsqu'une question comme celle-ci est posée, il est important qu'on y réponde complètement.

J'espère que nous pourrions poursuivre la discussion que nous avons eue plus tôt avec M. McCain parce que je ne comprends pas très bien la question de l'espace aérien. Où en sont le commencement et la fin? Combien de milles d'espace aérien de l'Atlantique Nord, ce qui n'inclut pas l'espace au-dessus du Canada, seraient compris dans les droits dont nous parlons pour des avions américains qui feraient le trajet de New-York en Grande-Bretagne par exemple?

M. J. P. Vaillancourt (Directeur, Normes et législation aéronautiques, ministère des Transports): Monsieur le président, je ne peux vous donner le nombre de milles, mais la limite se situe à peu près à mi-chemin entre le Royaume-Uni et le Canada dans l'Atlantique.

M. McRae: On a parlé de \$64. Cela correspond-il à la portion canadienne ou est-ce le total? Je suppose qu'il s'agit de \$64 par vol. C'est un domaine qui ne vous est peut-être pas

[Text]

are not familiar with. If that is the case, say so, because I do not expect everybody to know everything about everything.

The Chairman: If you like, Mr. McRae, Mr. Vaillancourt might note the question if he cannot answer and give it to Mr. McLeish on his return.

Mr. McRae: Yes, all right.

Mr. Vaillancourt: I have here that as of January 1960 we introduce for North Atlantic and en routeflights, a \$64 charge.

Mr. McRae: That is a Canadian charge.

Mr. Vaillancourt: Yes.

Mr. McRae: I see. For instance, if CP Air is flying from Vancouver to Sydney, would they be flying over an area that would be maintained by the American civil aviation authorities and how are those charges arranged?

Mr. Vaillancourt: On that answer, I do not believe we have an enroute trans-Pacific charge. I know we have a charge for landing in Vancouver for any aircraft coming in, which is different from landing at Mirabel or at Dorval. I understood this to be the charge that was to take care of the usual airport use.

• 1145

Mr. McRae: Getting into another area, when planes are flying across Canada, we will say between Vancouver and Toronto as an example, I gather that there are—is there a single air space or are there double air spaces so that planes going east go in one space and planes going west go in another space?

Mr. Vaillancourt: Mr. Chairman, we have divided Canada into several flight information regions. If you are leaving Vancouver you would be in the Vancouver flight information region until—I do not know exactly where the line is. Then you get into the Edmonton flight information region, and then Winnipeg, and then Toronto, and then on to Montreal.

There are no charges for flying the air services or the air space in Canada. The only charges for Canadian flights are for the use of ground facilities at the airports.

Mr. McRae: In terms of the air space itself, is there a way of governing the space so that eastbound traffic is in one set of spaces and westbound traffic is in another set?

Mr. Vaillancourt: Yes. We have across Canada several airways which are, if you like, roads that are controlled by electronic radio beams. A flight originating from one airport will be given an air space assignment by the air traffic control which is a flight level or an altitude, and he will be protected on that level from other aircraft that are assigned flight levels. It is usually one thousand feet above or below, up to a certain altitude, and then it may increase.

Mr. McRae: Are there given altitudes where planes going eastbound stay on sets of altitudes? My understanding is that

[Translation]

familier. Si c'est le cas, dites-le, parce que je ne m'attends pas à ce que vous sachiez tout.

Le président: Monsieur McRae, M. Vaillancourt pourrait prendre note de la question, s'il ne peut y répondre, et la remettre à M. McLeish quand il reviendra.

M. McRae: Très bien.

M. Vaillancourt: Je vois ici qu'en janvier 1960, nous avons imposé un droit de \$64 pour les vols au-dessus de l'Atlantique Nord.

M. McRae: Ce sont des droits canadiens.

M. Vaillancourt: Oui.

M. McRae: Je vois. Si un avion de CP Air volait de Vancouver à Sydney, par exemple, survolerait-il un espace aérien contrôlé par l'administration américaine de l'aviation civile et quels sont les arrangements pour ces droits?

M. Vaillancourt: Je ne crois pas que nous ayons des droits pour la traversée du Pacifique. Je sais qu'il y a des droits pour les atterrissages à Vancouver, droits qui sont différents de ceux qu'on perçoit à Mirabel ou à Dorval. A mon avis, ces droits sont perçus pour l'utilisation de l'aéroport.

M. McRae: Passons à un autre domaine. Lorsque des avions traversent le Canada, disons entre Vancouver et Toronto, traversent-ils un seul espace aérien ou y a-t-il dédoublement des niveaux aériens de sorte que les avions en direction ouest utilisent un niveau tandis que ceux qui vont en direction est en utilisent un autre?

M. Vaillancourt: Monsieur le président, nous avons divisé le Canada en plusieurs régions d'information aéronautique. Un avion qui quitte Vancouver se trouve dans la région d'information de Vancouver jusqu'à... je ne sais pas exactement où est la limite. Il passerait ensuite à la région d'information d'Edmonton, puis celle de Winnipeg, et enfin celles de Toronto et de Montréal.

On ne perçoit pas de droits pour les services aériens ou l'espace aérien au Canada. En ce qui concerne les vols canadiens, les seuls droits perçus concernent l'utilisation des installations au sol des aéroports.

M. McRae: En ce qui concerne l'espace aérien lui-même, y a-t-il moyen d'organiser l'espace aérien de sorte que le trafic en direction est utilise une série de niveaux et celui qui se dirige en direction ouest une autre série?

M. Vaillancourt: Oui. Nous avons plusieurs corridors aériens au Canada qui sont, si vous voulez, des chemins contrôlés par faisceaux électroniques. Au décollage, l'avion se verra assigné un espace aérien par le contrôleur, cet espace s'appelle un niveau de vol ou une altitude à laquelle il sera protégé des autres avions auxquels on aura assigné d'autres niveaux de vol. Ces niveaux se situent habituellement à 1,000 pieds de distance jusqu'à une certaine altitude; plus haute l'écart peut augmenter.

M. McRae: Y a-t-il des altitudes spéciales réservées aux avions en direction est? Si j'ai bien compris, ces altitudes

[Texte]

this changes because Toronto functions differently from Vancouver and the thing gets reversed at some particular point.

Mr. Vaillancourt: No. They are assigned flight levels and usually, for small airplanes flying below the big airplanes, they fly odd altitude levels going east and even going west. That is in thousands, one thousand, three thousand, five thousand. In the controlled air space, the air traffic controllers may assign any level that is free, but they usually stick to those rules anyway.

Mr. McRae: Has there been any attempt to have certain corridors earmarked for eastbound traffic only?

Mr. Vaillancourt: No.

Mr. McRae: So planes could be flying one thousand feet apart and passing each other going in the opposite direction.

Mr. Vaillancourt: You could find that if the traffic was very heavy, say between Toronto and Winnipeg going west at a certain time of the day, they would assign several levels all going west, but you have the levels above and below going both ways.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, I would like to end up my questioning with the recent air disaster at Cranbrook in British Columbia. Leading into it I would like first of all to get back to Mr. McLeish and ask him what the relationship is generally between the Ministry and the air administration in cases where the maintenance of an airport is left with the municipality. In other words, what is the difference between a municipally maintained airport and one that is regulated by the Ministry of Transport? What over-riding jurisdiction does the Ministry have, and what safeguards are there to ensure that these minimum standards are maintained at these airports?

• 1150

Mr. McLeish: There, of course, is no difference in the standards whatsoever, and the inspections conducted by the inspectors of the air regulations and airways section are identical; and each airport is inspected periodically, and each airport licence is similar. So there really are no differences as far as the standards and the licensing and inspection are concerned.

Mr. Oberle: Well, I am a little concerned. How do you determine, then, what minimum standards are? Is it determined by the number of landings, the type of aircraft that lands, the nature of the flight?

Mr. McLeish: The need for a control tower is determined by the volume of traffic, the type of traffic and the complexity of the traffic. We have had a formula which has been in use for many years, which is well known to the operators—and, as a matter of fact, they are generally supportive of it—and unless there is sufficient volume of sufficient traffic mix to warrant a tower, they find, as other countries do, that adequate safety can be maintained by the use of licensed air radio operators who provide traffic information and field condition information to pilots approaching the airport.

[Traduction]

changent, parce que Toronto fonctionne différemment de Vancouver et qu'il faut changer les altitudes à un certain point.

M. Vaillancourt: Non. On leur assigne un niveau de vol et, en ce qui concerne les petits avions, ils volent en général au-dessous des gros avions en direction est et même ouest. Ces altitudes se chiffrent par tranches de mille, 1,000, 3,000, 5,000. À l'intérieur de l'espace aérien contrôlé, les contrôleurs aériens peuvent assigner n'importe quel niveau libre, mais ils respectent en général ces règles.

M. McRae: A-t-on essayé de réserver certains corridors au trafic se déplaçant vers l'est?

M. Vaillancourt: Non.

M. McRae: Deux avions peuvent donc voler à 1,000 pieds de distance et se croiser.

M. Vaillancourt: Si le trafic est très dense, par exemple entre Toronto et Winnipeg en direction ouest à certaines heures, les contrôleurs assignent plusieurs niveaux au trafic se déplaçant vers l'ouest, et les niveaux au-dessus et au-dessous servent à la circulation dans les deux sens.

M. McRae: Merci.

Le président: Monsieur Oberle.

M. Oberle: Monsieur le président, je voudrais terminer en parlant du désastre aérien qui a eu lieu récemment à Cranbrook en Colombie-Britannique. Je voudrais tout d'abord demander à M. McLeish quelles sont en général les relations entre le ministère et l'administration aérienne lorsque l'entretien d'un aéroport est confié à la municipalité. Autrement dit, quelle est la différence entre un aéroport entretenu par une municipalité et un aéroport qui relève du ministère des Transports? Le ministère a-t-il une compétence supérieure dans ce cas et quelles garanties y a-t-il pour assurer que les normes minimales sont respectées dans ces aéroports?

M. McLeish: Il n'y a, bien sûr, aucune différence dans les normes, et les vérifications effectuées par les inspecteurs des règlements aériens et par ceux de la section aérienne sont identiques; chaque aéroport est inspecté périodiquement, et le permis de chaque aéroport est semblable. Donc il n'y a vraiment aucune différence pour ce qui est des normes, des permis et des inspections.

M. Oberle: Bien, cela me préoccupe un peu. Alors comment fixez-vous les normes minimum? Est-ce selon le nombre d'atterrissages, le genre d'appareil qui atterrit, la nature des vols?

M. McLeish: La nécessité d'une tour de contrôle est déterminée par le volume de trafic, le genre de trafic et la complexité du trafic. Nous avons une formule que nous avons utilisée pendant de nombreuses années, que les opérateurs connaissent bien et qu'ils appuient de façon générale, et à moins qu'il y ait un volume suffisant ou un mélange suffisant de trafic pour justifier une tour, ils trouvent, comme d'autres pays le font, qu'on peut maintenir une sécurité passable en utilisant des opérateurs de radio de l'air licenciés qui informent les pilotes approchant l'aérodrome sur le trafic et les conditions des pistes.

[Text]

Mr. Oberle: What about in situations where you have no air-to-ground communication—in other words, no air radio operators at all—as is the case, as you know, in several municipal air fields.

Mr. McLeish: Well, the pilot is expected, under all circumstances, whether or not there is an air radio operator, to decide for himself whether or not the airfield is fit for a landing; and if there is no air radio operator, then the pilot approaches an airfield of this type cautiously and may even make a dummy run over the field to see the condition of the field before he will attempt a landing.

Mr. Oberle: So, in other words, there really are no standards. You can take a commercial jet aircraft into an airport without any communication between the ground and the aircraft, without any form of minimum standards such as landing lights . . .

Mr. McLeish: You asked me with respect to aeroplanes generally. I did not answer your question . . .

Mr. Oberle: Well, I am talking about a commercial flight, now, and I am relating it particularly to a situation in Dawson Creek.

I have a letter from one of your regional officials in Edmonton who says that there is really no need for a radio operator—and we are talking about PWA commercial flights that go in there three times a day—because 48 miles away in Fort St. John there is radio contact and usually the weather conditions are the same. I argue that they are not the same; I argue that if there is a snow plow on the runway, the operator in Fort St. John, of course, would not know; and I argue that there are no atmospheric and weather reporting that is adequate for small aircraft, never mind commercial aircraft. And I just wonder what the standards are.

Mr. McLeish: Well, all these are taken into account when the operator is issued an operating certificate that authorizes him to operate into specific airfields; and the visibility limits are set appropriately according to the types of facilities that exist at the point of landing. The fewer the facilities, then the higher the visibility limits are set—the higher the cloud base must be.

If there is no radio facility at a point of landing, then the pilot is required, as I indicated, to approach the airfield and to determine for himself whether . . .

Mr. Oberle: So, in other words, the only standards that there are—never mind minimum standards—the only standards that there are, are that the pilot is responsible. He can land anywhere he wants as long as he knows what he is doing. Is that right?

Mr. McLeish: The onus rests with the pilot to adhere to standards.

Mr. Oberle: So the regulations really have not changed from the bush pilot days. He can land on grass—or can he? Can he land a jet on grass?

[Translation]

M. Oberle: Qu'est-ce qui se passe dans les cas où il n'y a aucune communication air-sol, ou autrement dit, il n'y a pas du tout d'opérateurs radio de l'air, comme c'est le cas, comme vous le savez, dans beaucoup d'aérodromes municipaux.

M. McLeish: Eh bien, dans toutes circonstances, qu'il y ait ou non un opérateur-radio de l'air, on s'attend à ce que le pilote décide de lui-même s'il peut ou non atterrir sur cette piste; et s'il n'y a pas d'opérateur-radio de l'air, alors le pilote approche l'aérodrome prudemment et peut même survoler la piste afin d'en voir l'état avant de tenter l'atterrissage.

M. Oberle: Donc, autrement dit, il n'y a vraiment pas de normes. Un jet commercial peut atterrir sur un aéroport où il n'y a aucune communication air-sol, aucune norme minimum comme des balises lumineuses . . .

M. McLeish: Vous m'avez posé la question pour les avions en général. Je n'ai pas répondu à votre question . . .

M. Oberle: Bien, je parle présentement d'un vol commercial et particulièrement du cas de Dawson.

J'ai une lettre de votre représentant régional d'Edmonton disant qu'il n'est pas vraiment nécessaire d'avoir un opérateur-radio . . . et nous parlons du vol commercial PWA qui atterrit là trois fois par jour . . . parce qu'il y a un contract radio à Fort St. John 48 milles plus loin et qu'habituellement les conditions atmosphériques sont les mêmes. Je prétends qu'elles ne sont pas les mêmes, je prétends que s'il y a une déneigeuse sur la piste, l'opérateur de Fort St. John ne le saura bien sûr pas; et je prétends qu'il n'y a aucun relevé des conditions atmosphériques et du temps qui conviennent pour un petit avion, sans parler des avions commerciaux. Et je voudrais savoir quelles sont les normes.

M. McLeish: Nous tenons compte de tout cela lorsque l'on remet un certificat à un opérateur l'autorisant à fonctionner dans des aérodromes spécifiques; et les limites de visibilité sont fixées selon le genre d'installations existant au point d'atterrissage. Moins il y a d'installations, plus élevée sera la limite de visibilité, et plus élevé sera le plafond de nuages.

Et s'il n'y a pas d'installations de radio au point d'atterrissage, alors le pilote doit, je le répète, approcher l'aérodrome et décider par lui-même si . . .

M. Oberle: Donc, autrement dit, les seules normes existantes, sans laisser tomber les normes minimum, les seules normes existantes sont que le pilote est responsable. Il peut atterrir n'importe où pour autant qu'il sache ce qu'il fait. Est-ce bien cela?

M. McLeish: C'est la responsabilité du pilote de respecter les normes.

M. Oberle: Donc, depuis l'époque des pilotes de brousse les règlements n'ont pas vraiment changé. Il peut atterrir sur l'herbe, n'est-ce pas? Peut-il atterrir sur l'herbe avec un jet?

[Texte]

• 1155

Mr. McLeish: No. The operating manual of his airplane would not permit him to do that.

Mr. Oberle: What is the minimum length of runways for, say, a 737?

Mr. McLeish: Depending on the weight, altitude and temperature, they would vary from just under 5,000 feet to well over 6,000 feet.

Mr. Oberle: Is it the intention of the Ministry at this point to review this policy and to look at some of these situations in regard to municipal airports? Has it not been a concern of the Ministry that some of these conditions have been marginal and that risks, unnecessary risks, have been taken and that in a combination of environment and the Ministry, the services could be improved without additional cost? Is that under review at the present time?

Mr. McLeish: I would like to put on the record the fact that those of us in the Department of Transport that have the professional responsibility for the safety of operations do not license and are not prepared to license any operation that we feel has a hazard attached to it. We only license those things which we feel meet a standard that is acceptable not only in Canada but elsewhere. Therefore, while it may not be convenient to the users of the system, the reliability of being able to land at all times when the schedule calls for it may not be there, but I suggest to you that safety is not compromised.

Mr. Oberle: Yes, but you told me earlier that you do not have any standards. You just stated that a jet cannot land on grass. It has to be a little less than a 5,000-foot runway but you do not need a radio operator, you do not need any weather reporting. As long as the pilot thinks he can get down—is that not what you said earlier?

Mr. McLeish: I hope I did not leave that impression.

Mr. Oberle: There is no radio operator in Dawson Creek. There is no co-ordination with the ground control and the Department of the Environment environmental reporting. So what other minimums are there? There are no lights on the runway. What are the minimum standards? We have a paved runway that is a little less than 5,000 feet. What else do you need to put a jet down?

Mr. McLeish: If there are no aids whatsoever, then it is obvious that the airplane can only land there when the weather is safe for visual flight-rule operations.

Mr. Oberle: All right. So they can land there.

Mr. McLeish: There are standards, very strict standards for operations under such conditions.

Mr. Oberle: Yes, but what are the standards, though?

An hon. Member: Visual flight rules.

Mr. Oberle: Visual flight rules are the only standard for even a commercial . . .

[Traduction]

M. McLeish: Non. Le livret d'instructions de son appareil ne lui permettrait pas de faire cela.

M. Oberle: Quelle est la longueur minimum de pistes pour un 737 disons?

M. McLeish: Selon le poids, l'altitude et la température, cela peut varier de près de 5,000 pieds à plus de 6,000 pieds.

M. Oberle: A ce moment-ci le ministère a-t-il l'intention de reviser cette politique et d'étudier le cas de certains aérodromes municipaux? Le ministère n'est-il pas préoccupé du fait que certaines de ces conditions sont marginales et que des risques inutiles ont été pris et que ce service pourrait être amélioré sans coût additionnel en collaboration avec le ministère de l'Environnement et le vôtre? Est-ce présentement à l'étude?

M. McLeish: J'aimerais faire consigner que ceux d'entre nous au ministère qui sommes professionnellement responsables de la sécurité des opérations n'émettent pas de permis et ne sont pas disposés à émettre de permis à tout aéroport qui selon nous présente des risques. Nous émettons un permis seulement lorsque nous croyons que cela répond à des normes acceptables non seulement au Canada mais ailleurs également. Donc, la possibilité d'atterrir chaque fois que la demande d'horaire n'existe peut-être pas, à la convenance du système d'utilisateurs, mais je prétends que la sécurité n'est pas compromise.

M. Oberle: Oui, mais vous m'avez dit tout à l'heure que vous n'avez vraiment aucune norme. Vous venez de dire qu'un jet ne peut pas atterrir sur l'herbe. Il doit parcourir près de 5,000 pieds de piste mais vous n'avez pas besoin d'un opérateur-radio, et vous n'avez pas besoin d'un rapport météorologique pour autant que le pilote pense qu'il peut atterrir, n'est-ce pas ce que vous avez dit?

M. McLeish: J'espère que je n'ai pas donné cette impression.

M. Oberle: Il n'y a pas d'opérateur-radio à Dawson Creek. Il n'y a aucune coordination entre les contrôles au sol et le service d'information sur les conditions existantes du ministère de l'environnement. Alors quelles sont les autres normes minimum? Il n'y a pas de feux de signalisation le long de la piste. Quelles sont les normes minimum? Nous avons une piste en asphalte d'un peu moins de 5,000 pieds. Que faut-il de plus pour qu'un jet puisse atterrir?

M. McLeish: S'il n'existe aucune aide du tout, il est alors évident que l'avion peut seulement y atterrir lorsque les conditions atmosphériques permettent un atterrissage à vue sans danger, selon les règles de vol.

M. Oberle: Très bien. Donc ils peuvent atterrir là?

M. McLeish: Il y a des normes, des normes très strictes pour les atterrissages dans de telles conditions.

M. Oberle: Oui, mais quelles sont les normes?

Une voix: Les règlements de vols à vue.

M. Oberle: Les règlements de vols à vue sont les seules normes même pour un vol commercial?

[Text]

Mr. McLeish: You seem to be under the impression, sir, that because a standard is different from one that you feel should be there, it is not an acceptable standard. And I am sorry, but that is not the case. There are standards for various types of flight operations and each group of standards is appropriate to the type of flight operations.

I am suggesting to you I do not know the details myself at this moment as to what exists at the particular airfield . . .

Mr. Oberle: Well, this is not an isolated . . .

Mr. McLeish: But I assure you that if the operator has an operating certificate that entitles him to go in there, then there are appropriate restrictions attached to his operation at that airfield and these are inspected frequently by our air carrier inspectors. And I suggest to you that that operation is equally safe to one that is conducted at an airfield with all the very latest types of aids available but for a much busier, much heavier volume of traffic.

Mr. Oberle: Well, you have not convinced me that you actually do have minimum standards but you have said that you look at each situation on its own merit and you take into account, I suppose, the approach, the frequency of landings and this kind of thing. But the bare minimum would be simply visual flight rules into a situation that has no type of air-to-ground communication or landing-and-approach aids.

• 1200

Mr. McLeish: If you wish, I am prepared to provide to you personally copies of all the standards and a briefing by the appropriate specialists to help you understand better what the standards are and how they operate.

Mr. Oberle: Could Mr. McLeish make a short comment, maybe, on the situation—which I have said I would come to—at Cranbrook? We know that this morning the department officials are holding a press conference, maybe for the benefit of the Committee here . . . Is Mr. McLeish familiar with the cause of the accident at Cranbrook? And is Cranbrook in one of the situations I have described, in other words, has it a bare minimum of navigational aids, no tower and poor air-to-ground radio communication?

Mr. McLeish: These are your words, and I am not prepared to speak to them except to say that Cranbrook . . .

Mr. Oberle: Maybe we could be told what the installations and facilities at Cranbrook are. I am sure that everyone here would be keenly interested to learn what the officials' findings are at this point.

Mr. McLeish: It is premature to decide what the findings are. It will take, I suggest to you, some weeks before the findings will be sufficiently known in detail and analysed by the accident investigators and they will be in a position to indicate what the factors and the findings are with respect to the accident.

The fact-finding stage is a very complex business, in which we assemble not only our own specialists but specialists from the airplane manufacturer and the engine manufacturer, from many of the manufacturers of the systems on board. We have the aircraft operator. If necessary, we will bring in specialists

[Translation]

M. McLeish: Vous semblez croire, messieurs, que parce qu'une norme est différente de ce que vous croyez qu'elle devrait être, que ce n'est pas une norme acceptable. Je regrette, mais ce n'est pas le cas. Il y a des normes pour divers types de vols et chaque groupe de normes est approprié aux types de vols.

Je vous dis que je ne connais pas les détails de ce qui existe actuellement dans certains aéroports en particulier . . .

M. Oberle: Bien, mais ce n'est pas un cas isolé . . .

M. McLeish: Mais je vous assure que si l'opérateur possède un certificat lui permettant d'opérer à cet endroit, il y a là des restrictions appropriées liées à son activité sur cet aéroport et elles sont souvent l'objet d'inspections par nos inspecteurs des transports aériens. Je prétends donc que la sécurité à cet aéroport est aussi bonne que celle d'un aéroport possédant tous les derniers types d'aide à la navigation disponibles mais beaucoup plus occupé avec un trafic beaucoup plus intense.

M. Oberle: Bien, vous ne m'avez pas convaincu que vous avez des normes minimum mais vous avez dit que vous étudiez chaque cas selon ses mérites et je présume que vous tenez compte de l'approche, du nombre d'atterrissages et de ce genre de choses. Mais le strict minimum serait simplement les règles de vol visuel dans une situation où il n'y a aucune communication air-sol ou aucune aide d'approche et d'atterrissage.

M. McLeish: Si vous le voulez, je suis prêt à vous fournir des copies de toutes les normes et des explications par les spécialistes concernés afin de vous aider à mieux comprendre ces normes et leur application.

M. Oberle: M. McLeish pourrait-il commenter brièvement la situation de Cranbrook, que j'ai dit vouloir aborder? Nous savons que ce matin les représentants du ministère font une conférence de presse. M. McLeish pourrait-il nous dire, pour la gouverne du comité, s'il connaît la cause de l'accident de Cranbrook? Et est-ce que Cranbrook est l'un des cas que j'ai décrits, autrement dit, possède-t-il le strict minimum d'aides à la navigation, pas de tour et pas assez de communications air-sol?

M. McLeish: Ce sont là vos paroles, et je ne suis pas disposé à les commenter sauf pour dire que Cranbrook . . .

M. Oberle: On pourra peut-être nous dire quelles installations existent à Cranbrook. Je suis sûr que tous ceux qui sont ici seront très intéressés d'apprendre ce que les fonctionnaires ont trouvé jusqu'ici.

M. McLeish: Il est prématuré de décider du résultat des recherches. Je pense que cela va demander quelques semaines avant qu'on ne possède suffisamment de détails et que cela ait été analysé par les enquêteurs et à ce moment-là, ils seront en mesure de dire quels sont les facteurs en jeu et ce qu'ils ont constaté à propos de cet accident.

L'étape de la cueillette des données est très complexe, et nous travaillons non seulement avec nos propres spécialistes mais également avec les spécialistes du fabricant de l'appareil et du fabricant du moteur, et de beaucoup d'autres fabricants des systèmes de l'appareil. Nous avons l'opérateur de l'appareil

[Texte]

from the National Aeronautical Establishment of the National Research Council. These people could number anywhere from 30 to 50 in a major accident investigation of the type that is going on in Cranbrook. They are subdivided into groups. Each group is headed by an experienced Ministry of Transport accident investigator as the chairman of that group. There is a group for operations, a group for aircraft maintenance, a group for human factors—this would be a qualified medical doctor—, a group for the aircraft structure, a group for the systems on the airplane, and a group dealing with all the weather and navigation aids and so on. Each one of those groups is busy at work now starting to assemble the facts, and the fact-finding stage will take a long time.

I suggest to you that one of the problems we are having today is that too many members of the media are trying to analyse this accident for us and are getting in the way. The press conference that is being called today is for the chief investigator to brief the media on how an accident investigation is undertaken and to ask them for their co-operation to let us get on with the job that has to be done. At appropriate times during the investigation, there will be a press release and the press release will be agreed to by all members of the accident investigation team. Incidentally, the accident investigation team includes an observer from the Canadian Air Line Pilots Association, who is there specifically under a memorandum of understanding between the CALPA and the Canadian Air Transport Administration that CALPA will participate in the fact-finding phases of major accidents.

I would point out one other factor: there are those who are judging what the cause of the accident might be, based on certain evidence that has been noted by witnesses who have spoken, and so on. The fact of the matter is that there are many possibilities as to what might have happened, and the obvious seldom is what turns out to be one of the prime casual factors. I just ask you to consider that. So, as far as the airport is concerned, it is equipped with an instrument-landing system, it has an air-radio operator. I have forgotten the length of the runway; I am sorry, I do not have that . . .

• 1205

Mr. Mazankowski: Six thousand feet.

Mr. McLeish: Thank you very much, Mr. Mazankowski. As a matter of fact, one of the first things that happens as soon as there is an accident is the Department of Transport navigation aid calibration aircraft proceeds immediately to do a calibration of all the navigation aids leading to the airport to determine whether or not anything was faulty in that respect. So that right at the present moment simultaneously there are a number of activities started, and every day the Chief Accident Investigator has to bring together the heads of each of these sub groups to discuss what they have found. They may then go on into the night discussing the inter action of these findings, plotting the plans for the next day and so on.

It is a highly professional, dedicated, detailed, scientific undertaking, and it is done, I can assure you, so painstaking-

[Traduction]

reil. Si nécessaire, nous ferons appel à des spécialistes de l'établissement aéronautique national du Conseil national de recherche du Canada. Dans le cas d'un accident grave comme celui de Cranbrook, l'enquête peut demander de 30 à 50 spécialistes. Ils sont répartis en groupes. Chaque groupe est dirigé par un enquêteur expérimenté du ministère des Transports agissant comme président du groupe. Un groupe s'occupe du fonctionnement, l'autre de l'entretien de l'appareil, un autre du facteur humain . . . il y aurait alors un médecin qualifié . . . un autre groupe s'occuperait de la structure de l'appareil, un autre du système de commande de l'appareil, un autre avec les aides sur les conditions météorologiques et à la navigation et ainsi de suite. Chacun de ces groupes est maintenant à la tâche et commence à rassembler les faits, et cette étape va demander beaucoup de temps.

Les problèmes que nous avons présentement c'est que trop de journalistes essaient de faire cette analyse pour nous et gênent notre travail. Le but de la conférence de presse d'aujourd'hui est d'informer les media par l'intermédiaire de l'enquêteur en chef sur la façon dont cette enquête va se poursuivre et leur demander leur collaboration afin de nous laisser faire le travail qui doit être accompli. Au cours de l'enquête, au moment opportun, il y a aura des communiqués de presse lesquels devront recevoir l'approbation de tous les membres de l'équipe qui enquêtent. Soit dit en passant, cette équipe comprend un observateur de l'Association canadienne des pilotes de l'air, qui est là suite à une entente entre la CALPA et l'Administration canadienne du transport aérien à savoir que la CALPA participera à l'étape de la cueillette des données de tout accident important.

Je voudrais souligner un point: il y en a qui jugent ce qu'auraient pu être les causes de l'accident à partir des dépositions des témoins et ainsi de suite. Le fait demeure qu'il y a beaucoup de possibilités quant à ce qui aurait pu se produire, et il est très rare que la cause évidente soit vraiment le facteur premier ayant causé l'accident. Je vous demande simplement de tenir compte de cela. L'aéroport est doté de systèmes permettant l'atterrissage aux instruments et il y a un opérateur-radio. Je ne me souviens plus de la longueur de la piste; excusez-moi, je n'ai pas . . .

Mr. Mazankowski: Six mille pieds.

Mr. McLeish: Merci, monsieur Mazankowski. Dès qu'il y a un accident, un avion du ministère des Transports spécialement prévu à cet effet procède au calibrage de tous les instruments d'aide à la navigation permettant l'accès à l'aéroport en vue de détecter les défauts éventuels. On vient de lancer plusieurs opérations simultanées et, chaque jour, l'Enquêteur en chef réunit les responsables de chacun de ces sous-groupes afin qu'ils lui rendent compte de leurs constatations. Les réunions peuvent se prolonger dans la nuit, on discute les rapports entre les diverses constatations, on établit des plans pour le lendemain et ainsi de suite.

Il s'agit d'un travail très scientifique, très détaillé, hautement professionnel, les responsables s'y dévouent corps et âme

[Text]

ly... As a matter of fact, it is done so painstakingly that we have been asked to assist many other foreign states to set up their accident investigation organizations, and have done so.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not think there is anybody in this Committee that doubts for one minute the competency and the thoroughness of the investigative work that has now commenced in respect to this tragedy, and I do not think that was being suggested.

I wanted to come back to Mr. MacKay's question just for a moment. Accepting the very, very high degree of competency of your officials, it would be unthinkable to me that you would issue a Canadian certificate of airworthiness if there was any doubt, or any possibility of any doubt, with respect to the airworthiness of a particular type of aircraft. My concern, given the history of the cargo door on the DC-10 and the interations of the industry and the FAA and the other responsible bodies in the United States, with the added mix of obvious political interference and the foot-dragging that resulted in the non grounding of the DC-10 when there was a known defect or possible defect—the defect I think in the case was that there was simply no way of being absolutely certain that the cargo hatch was closed—was that failure, in fact, to ground it under those conditions constituted a moral wrong perpetrated upon users of aircraft.

With respect to the DC-10 and its operation in Canada—I understand Wardair wants some and CP either have them or are looking at them—I think perhaps the direct question to resolve is... I presume at this point in time you have not licensed, have not issued it. Are you going to issue a certificate or is there more consultation and more investigative work that has to go on? If there is a structural damage, given the history of this aircraft and the way I suppose we as people... You cannot blame any one individual for it, and I do not, just perhaps the system. Is there any doubt in our minds about issuing a C of A for this particular aircraft?

Mr. McLeish: The work of issuing the type approval for the aircraft is really automatic, Mr. Forrestall, through the enablement of the Treaty on airworthiness between United States and Canada. However, before we would authorize a carrier to add that aircraft to its operating certificate we will satisfy ourselves that the aircraft does not require any modifications or any special operating procedures above and beyond those afforded by the United States type of certificate. That is the purpose of the investigation which was started last summer and, although it was interrupted early in the fall of 1977, we are back together with the Douglas Company in attempting to complete our work in time to have the first Canadian operator, which I think is to be Wardair, equipped with the first aircraft about mid-1978. But if we find anything, any reason at all to delay it, then we will have to do so.

• 1210

Mr. Forrestall: By God, do not let anybody interfere politically. One of the most sad commentaries on our system in

[Translation]

et je puis d'ailleurs vous dire que ce travail est fait avec tant de soin que plusieurs États étrangers nous ont demandé de les aider à créer des organismes d'enquête sur les accidents, ce que nous avons d'ailleurs accepté de faire.

Le président: Merci monsieur Oberle. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, aucun membre du Comité, j'en suis sûr, n'a le moindre doute en ce qui concerne la qualité et le sérieux des recherches qui viennent d'être engagées à propos de ce tragique accident et je ne pense pas d'ailleurs que l'on ait jamais émis le moindre doute à ce sujet.

Permettez-moi de revenir quelques instants à la question qu'a posée M. MacKay. Compte tenu de la haute compétence de vos collaborateurs, j'estime tout à fait impensable que l'on délivre un certificat canadien de navigabilité si jamais il y a des doutes ou des possibilités de doute quant à la navigabilité d'un aéronef quelconque. Si cette question me préoccupe, c'est qu'il existe le problème de la porte de la soute à bagages du DC-10 et des relations avec la FAA et les autres organismes responsables aux États-Unis. D'autre part, il y a eu les ingérences de caractère politique et les tergiversations à cause desquelles le DC-10 a pu continuer de voler quand bien même on savait qu'il avait un défaut ou qu'il pouvait y avoir un défaut et, en l'occurrence, il s'agit du fait qu'il n'existait aucun moyen de s'assurer parfaitement que la porte de la soute à bagages était fermée. Par conséquent, le fait que l'on n'ait pas interdit à cet avion de voler a constitué un tort moral à l'égard de ses utilisateurs.

Pour ce qui est du Canada, je crois savoir que la société Wardair voudrait acquérir quelques DC-10 et que la société CP envisage d'en acheter. Je pense qu'à l'heure actuelle vous n'avez pas encore octroyé de certificat. Allez-vous en octroyer ou bien allez-vous faire d'autres études auparavant? Hésitez-vous à accorder un certificat de navigabilité à l'avion dont je viens de parler?

M. McLeish: Monsieur Forrestall, la délivrance en est en fait automatique, compte tenu de l'application du traité sur la navigabilité des aéronefs conclu entre les États-Unis et le Canada. Cependant, avant d'autoriser un transporteur à ajouter un nouvel aéronef à sa flotte, nous nous assurons que l'aéronef en question ne nécessite aucune modification ni n'exige aucune procédure de fonctionnement particulière autre que celles prévues dans le cadre des certificats délivrés aux États-Unis. C'est le but des enquêtes qui ont été lancées l'été dernier. Elles ont été interrompues au début de l'automne 1977, mais nous avons repris nos travaux avec la société Douglas afin que le premier transporteur canadien—je crois qu'il s'agit de Wardair—puisse obtenir les premiers avions vers la mi-78. Cependant, si nous trouvons des raisons d'imposer des retards, nous serons contraints de le faire.

M. Forrestall: Mais je vous en prie, ne laissez pas la politique se mêler à cette affaire. Toute cette histoire autour

[Texte]

North America was the story surrounding that aircraft. I have great confidence in you. Do not let anybody fool around with it. If the damn thing will not fly, do not add it to anybody's list.

May I come back to what I was after at the last Committee meeting, Mr. Chairman, with respect to this court case. In my dilemmas, I do not know whether the American carriers are chisellers, as Mr. Benjamin suggested, or we are just colossally stupid. I commented last week that I would hate to have the Committee in the position of having to make laws with respect to a method of collecting bills. I know that the court will deal with the law in front of it when the matter opens. And we are in a position of trying to put a law in front of the court that will achieve a means of collecting this money. I do not like doing that.

To expand a little further, a question was asked by Mr. McCain with respect to the timing of this court action. That has been in front of the courts since the statement of claim I think was submitted in August, 1975. Do you anticipate that this matter will be joined this spring, or is it the fall? Just generally what are the time parameters? You said fairly soon. It is now two years old. Does that mean another six months, another eight months, or are we looking at it in the next month or two, or a matter of a few weeks? Secondly, how have we kept it out of the courts this long?

Mr. McLeish: To answer your last question first, I cannot answer you on what has delayed its proceeding in the courts. I have been advised that I could expect in the early part of 1978 that it would proceed to the courts. And when I asked similar questions to what you have asked today, I was advised that that in the best possible advice that I could receive, that it is expected to proceed in the early part of 1978 of the courts.

Mr. Forrestall: So we are, in effect, under some pressure to get in front of the courts a law that will satisfy our own means. I just want you to admit it.

Mr. McLeish: Mr. Forrestall, if I may, I think the pressure that is before us is to correct the present text of the act that will remove any technical doubt as to whether or not these charges can be collected and under what conditions. The urgency is that the sooner we clear that up the sooner we will be able to have a case for current charges. I am not talking about those that have not been paid retroactively. There is no intention whatsoever that the clauses that are being amended in the act will be retroactive. We cannot do anything other than rely upon the decision of the courts with respect to the charges that have been unpaid for the last three or four years. So there is nothing retroactive. Therefore I do not believe the pressure exists.

Mr. Forrestall: Oh, I now see the error of my thinking.

Mr. McLeish: I am glad I was able to assist you, Mr. Forrestall.

[Traduction]

de cet avion est bien ce que l'on a pu dire de plus regrettable à propos de notre système d'Amérique du Nord. J'ai confiance en vous. Ne laissez pas n'importe qui s'en occuper. Si cet engin ne doit pas voler, ne le refiler pas à quelqu'un d'autre.

Monsieur le président, permettez-moi de revenir à ce que je disais lors de la dernière réunion du comité à propos de cette affaire devant le tribunal. Je ne sais pas si les transporteurs américains sont des filous, comme M. Benjamin l'a laissé entendre, ou bien si nous nous distinguons tout simplement par une colossale stupidité. La semaine dernière, j'ai dit que je ne voudrais vraiment pas que le comité soit contraint de légiférer sur une méthode pour se faire payer les factures. Je sais que le tribunal tiendra compte de la loi en vigueur, lorsqu'il étudiera cette affaire. Nous sommes en train d'essayer de donner au tribunal une loi autorisant la collecte de cet argent. Voilà une chose que je n'apprécie pas.

D'autre part, M. McCain a posé une question à propos de la date à laquelle cette affaire sera étudiée. Le tribunal en est saisi depuis le dépôt de la plainte, je pense que c'était en août 1975. Pensez-vous que cette affaire sera étudiée au printemps ou bien à l'automne? Quels sont les paramètres qui influent sur le calendrier. Vous avez dit que ce serait bientôt. Voilà deux ans que l'on attend. Faudra-t-il attendre encore six ou huit mois, ou bien allons-nous étudier cette affaire d'ici un mois ou deux, ou dans quelques semaines seulement? D'autre part, comment se fait-il qu'il ait fallu attendre si longtemps?

M. McLeish: En ce qui concerne votre dernière question, je ne puis vous dire pourquoi le tribunal tarde tant à étudier l'affaire. J'ai déjà posé des questions identiques à la vôtre et tout ce que l'on m'a répondu, c'est que les tribunaux étudieraient l'affaire au début 1978.

M. Forrestall: Par conséquent, nous sommes en quelque sorte soumis à des pressions pour qu'il y ait une loi qui réponde à nos objectifs. Je voudrais simplement que vous admettiez ce fait.

M. McLeish: Monsieur Forrestall, si nous sommes actuellement soumis à des pressions, c'est en vue de modifier le libellé actuel de la loi, afin de supprimer tout doute sur la possibilité et la manière de percevoir ces taxes. Bien sûr, aussitôt que cette affaire sera réglée, nous aurons des raisons pour imposer les taxes qui sont actuellement en vigueur. Je ne parle pas de celles qui n'ont pas été versées. Il n'est absolument pas question que les articles de la Loi qui seront modifiés s'appliquent rétroactivement. Nous ne pouvons que nous en remettre aux tribunaux en ce qui concerne les taxes qui n'ont pas été payées ces trois ou quatre dernières années. Il n'est pas question de rétroactivité. Par conséquent, je ne pense pas que nous soyons soumis à des pressions.

M. Forrestall: Oh, je vois où je me suis égaré.

M. McLeish: Monsieur Forrestall, je suis heureux d'avoir pu vous aider.

[Text]

• 1215

Mr. Forrestall: A great professional man like you always help us laymen; no one ever questions that but that does not clear up the question of usury, though. I feel that we are being used to get you out of some problems. Of course, there is no retroactivity with this and perhaps that is why I wondered without being fully aware of it why there has been such an undue delay in proceeding with the court action. That could be somewhat different with respect to it.

I think my time is just about up. I will make the comment and the observation that if this is what it is the Minister or the distinguished Parliamentary Secretary at any point in time over the last couple of years could have come across the floor behind the curtain and accommodation would have been worked out that could have made that particular technical correction some Friday afternoon in 20 minutes, once we understood what it was all about.

Mr. Mazankowski: Sure.

Mr. Lapointe: It was sent in July.

Mr. Forrestall: I do not recall anybody coming near me with respect to it in the last two or three years. I will close with that sentiment; this is not the type of thing that a full committee should be tied up discussing and trying to get at the bottom of. It is a type of housekeeping arrangement that in order to make the American pay their bills we would have accommodated it very quickly and I am sure my colleague from the NDP, Mr. Benjamin, would have acceded to that. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions arising out of the exchange between Mr. Oberle and Mr. McLeish regarding the recent disaster at Cranbrook. Mr. McLeish, it seems to be the topical view that if there had been a control tower at Cranbrook this incident may not have occurred. I think it probably is going to place a fair amount of pressure upon the Ministry of Transport to examine their policy in terms of the establishment of control tower facilities in airports which now do not have that facility.

I wonder, firstly, if you might be able to comment on that and, secondly, could you tell the Committee in terms of density of traffic at what point does the Ministry of Transport insist that these kinds of facilities be in fact placed into operation? Perhaps you might at the same time give the Committee some information as to how many kinds of airports similar to the Cranbrook airport, for example, there are in existence, what we are looking at in terms of manpower costs and so on. To analyse what we may have to do, I think the whole thing has to be put into perspective. Perhaps you might be able to assist us in that regard and perhaps for the benefit of the public it might be better known as to whether in fact air control towers are really necessary in a place like Cranbrook.

I heard one commentary on radio this morning really chastising the MOT for the fact that those kinds of facilities do not exist in a place like Cranbrook. I think what we have to

[Translation]

M. Forrestall: Un grand spécialiste comme vous peut toujours venir en aide à un profane; personne n'en doute, mais cela ne résout pas le problème de l'usure. J'ai l'impression qu'on nous utilise pour vous sortir d'une situation délicate. Certes, il n'est pas question de rétroactivité à ce propos, et c'est pourquoi je me suis demandé sans en être parfaitement conscient pourquoi les tribunaux avaient tant tardé à étudier cette question. Les choses peuvent être quelque peu différentes sur ce point.

Je pense que mon temps de parole est maintenant épuisé. Je dirai que, si c'est bien de cela qu'il s'agit, le ministre ou son distingué secrétaire parlementaire aurait pu, au cours de ces quelques dernières années, intervenir de façon à procéder à la correction qui s'imposait un vendredi après-midi en quelque vingt minutes, si nous avions compris de quoi il s'agissait.

M. Mazankowski: C'est certain.

M. Lapointe: Cela a été proposé en juillet.

M. Forrestall: Au cours des deux ou trois dernières années, personne ne m'a approché à ce propos. Pour terminer, je dirai que ce n'est pas là le genre de choses qu'un comité devrait être contraint d'étudier. Il s'agit d'une mesure d'ordre interne, et, pour que les Américains paient la note, nous aurions été prêts à l'adopter très rapidement, et je suis d'ailleurs certain que mon collègue du NPD, M. Benjamin, aurait donné son accord. Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions à propos de ce que M. Oberle et M. McLeish ont dit concernant la catastrophe de Cranbrook. Monsieur McLeish, on pense, je crois, que s'il y avait eu une tour de contrôle à Cranbrook, cet accident ne serait jamais arrivé. Cela contraindra probablement le ministre des Transports à envisager la construction de tours de contrôle dans les aérodromes qui n'en disposent pas.

J'aimerais tout d'abord que vous fassiez quelques remarques à ce propos et, ensuite, que vous disiez au comité à partir de quelle densité de trafic le ministère des Transports insiste pour que l'on construise ce genre d'installations. D'autre part, peut-être pourriez-vous dire au comité, entre autres choses, quel est le nombre d'aérodromes du même genre que celui de Cranbrook, quels sont les coûts de main-d'œuvre. J'estime qu'il importe de tenir compte de tous les éléments afin d'analyser les mesures que nous aurions éventuellement à prendre. Peut-être pourriez-vous nous aider à cet égard et, dans l'intérêt du public, peut-être vaudrait-il mieux savoir si des tours de contrôle sont vraiment nécessaires dans des aérodromes comme celui de Cranbrook.

Ce matin, j'ai entendu à la radio que l'on accusait vertement le ministère des Transports parce que ce genre d'installations n'existait pas à Cranbrook. Il nous faut déterminer, je pense, à

[Texte]

determine is at what point does it become financially feasible, taking into consideration the safety factors and all other relevant and pertinent data. Could you give the Committee in general terms some guidance in that regard?

Mr. McLeish: A control tower on a pure volume basis would be considered necessary when the traffic exceeded 20,000 operations a year.

Mr. Mazankowski: That is takeoffs and landings?

Mr. McLeish: Each one is an operation.

• 1220

Mr. Mazankowski: I see. All right.

Mr. McLeish: But if we found that the traffic mix—the mix of small aircraft and high-performance aircraft—required it at a lower figure, or that the area in which the airport was located in relation to other airports or to other air routes required that pilots be given clearances rather than merely information, then, long before reaching that volume, we would consider the need for help. In terms of pure volume, it is something exceeding 20,000 a year. If there is a complexity of traffic that requires management we would do it at half that figure.

Mr. Mazankowski: Could I just interrupt you? Are you looking at any airport operations right now, with a view to installing air traffic controls? Are any under active consideration?

Mr. McLeish: Yes. Each year additional towers are put in as the traffic grows, and in our five-year program forecast we attempt to look at the growth of traffic to anticipate where such towers will be needed. In addition to that, based upon the reports we receive from the operators, from our inspectors, who are out constantly on inspection trips, and from incident analyses, we determine whether or not there is a need, for reasons other than volume alone, to introduce a tower. I am sorry I cannot remember the ones we are planning in this fiscal year.

Mr. Mazankowski: That is fine.

Supposing you look at the minimum of 20,000-a-year operation first of all in general terms, in terms of capital cost of establishing the tower, and then in terms of an annual operation. Could you give the Committee some idea as to what we are looking at in terms of cost?

Mr. McLeish: Cost?

Mr. Mazankowski: Yes. I realize you may rather defer that to the next meeting.

Mr. McLeish: Yes, I would have to research it because, for instance, each air traffic controller position costs us something like \$70,000 a year.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. McLeish: And a small tower requires two controllers during all day-time shifts and one controller in a night-time

[Traduction]

quel moment cela est réalisable financièrement, compte tenu de la sécurité et de tous les autres facteurs à considérer. Pourriez-vous donner au comité quelques indications à ce propos?

M. McLeish: On estime qu'une tour de contrôle est nécessaire quand le nombre annuel des mouvements dépasse 20,000.

M. Mazankowski: Vous voulez parler des décollages et des atterrissages?

M. McLeish: Dans chaque cas il s'agit d'un mouvement.

M. Mazankowski: Je vois. C'est bien.

M. McLeish: Mais si nous constatons que la diversité du trafic aérien—c'est-à-dire la quantité des petits aéronefs par rapport aux avions à haute performance—exige un abaissement de ce chiffre, ou que l'emplacement de cet aéroport par rapport aux autres ou par rapport aux routes aériennes exige des pilotes l'obtention de permissions plutôt que de simples renseignements, alors, bien avant d'atteindre ce volume, nous évaluerions les besoins d'aide. Pour ce qui est du simple volume, c'est quelque chose comme 20,000 mouvements par année. Si la complexité du trafic exigeait une certaine intervention, alors nous diviserions ce chiffre par deux.

M. Mazankowski: Puis-je vous interrompre? Avez-vous l'intention d'installer des mécanismes de contrôle du trafic aérien dans un aéroport quelconque, à l'heure actuelle? Y a-t-il des projets sérieusement à l'étude?

M. McLeish: Oui, chaque année, des tours supplémentaires sont ajoutées au fur et à mesure que le trafic augmente, et, grâce à nos prévisions de programme portant sur cinq ans, nous tentons d'analyser la croissance du trafic aérien afin de prévoir où ces tours seront nécessaires. De plus, à partir des rapports de nos techniciens et de nos inspecteurs, continuellement en mission, de même qu'à partir des analyses d'incidents, nous déterminons si, pour des raisons autres que le simple volume, il serait nécessaire de construire une tour. Je regrette, mais je ne peux me rappeler lesquelles sont prévues pour l'année financière en cours.

M. Mazankowski: Très bien.

Premièrement, présumons que vous étudiez de façon générale pour un aéroport effectuant le minimum de 20,000 mouvements par année, les investissements nécessaires à la construction d'une tour, et les frais annuels d'exploitation. Pourriez-vous dire au comité ce que cela représente approximativement au chapitre des dépenses?

M. McLeish: Les coûts?

M. Mazankowski: Oui. Je crois que vous préféreriez peut-être reporter cette question à la prochaine réunion.

M. McLeish: Oui, je devrai faire des recherches, car par exemple, chaque poste de contrôleur du trafic aérien nous coûte approximativement \$70,000 par année.

M. Mazankowski: Oui.

M. McLeish: Et pour une petite tour, il faut deux contrôleurs pendant le jour et un contrôleur pendant la nuit sans

[Text]

shift and then provision for days off and so on. I have forgotten the minimum number of controllers we need.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. McLeish: With respect to the cost of the tower itself, the cost depends on how high it has to be. For instance, the tower at Mirabel cost on the order of \$2,500,000 because it stands over 200 feet high. It is required that the tower have line-of-sight vision to the remote points on the airfield. But on a smaller airfield where there is, say, one runway or two small runways of about 6,000 feet in length, I think something forty of fifty feet high would be satisfactory, and then the tower costs would be considerably smaller.

Mr. Mazankowski: How many operations would an airport like Cranbrook handle?

Mr. McLeish: I will have to obtain that information. I do not know.

Mr. Mazankowski: As far as your information is concerned, then, Mr. McLeish, there have been no reported hazards or unusual conditions that might compromise the safety of operations in and around Cranbrook airport. Is that correct?

Mr. McLeish: I have asked the same question and am awaiting a report from my staff on this very point. Had there been anything really significant, I would already have been advised, so I take it they have been unable to find anything thus far.

Mr. Mazankowski: For what period has the Cranbrook airport been handling commercial operations? Has it been quite a long time?

• 1225

Mr. McLeish: In my recollection, it goes back well into the early nineteen-sixties and probably before. It is a question I would have to check out.

Mr. Mazankowski: I think that concludes my questioning, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

We have about five minutes left. I could allow Mr. McCain and Mr. Benjamin maybe a question apiece on a second round until 12.30 p.m., because members have indicated that they have to leave at 12.30 p.m.

Mr. McCain: Mr. Chairman, could I defer to Mr. Oberle, and let him pursue the course of question that he did not get finished, please?

The Chairman: If that is agreeable, I would allow a couple of questions to Mr. Oberle. Then I will pass to Mr. Benjamin and we will cut it off.

Mr. Oberle: Just briefly, when I concluded my questioning I wanted to make a comment. That is, I do take some objection to Mr. McLeish's assessment of the—I do not know what term he used behaviour that the press has exhibited in respect of the crisis at Cranbrook. It is a massive and monumental disaster, and people have been killed. Sitting here in Ottawa and knowing that there would be on that aircraft five or six people whom I personally know, I was amazed that by Monday

[Translation]

compter les remplacements pour les jours de congé, etc.. J'ai oublié quel est le nombre minimum de contrôleurs nécessaires.

M. Mazankowski: Oui.

M. McLeish: Pour ce qui est du coût de la tour elle-même, cela dépend de la hauteur requise. Par exemple, celle de Mirabel a coûté environ 2,500,000 dollars, puisqu'elle s'élève à 200 pi. On doit, de la tour, pouvoir apercevoir directement tous les points du terrain d'atterrissage. Mais dans le cas d'un terrain d'atterrissage plus petit où il y a, disons, une piste ou deux petites pistes longues d'environ 6,000 pi., alors une tour d'environ 40 ou 50 pi. suffirait, ce qui réduirait considérablement les coûts.

M. Mazankowski: Dans un aéroport comme celui de Cranbrook, combien y a-t-il de mouvements?

M. McLeish: Je l'ignore. Il va falloir que je demande ce renseignement.

M. Mazankowski: Alors, monsieur McLeish, pour autant que vous sachiez, on n'a signalé aucun danger ou condition inhabituelle susceptible de compromettre la sécurité des opérations à l'aéroport de Cranbrook et dans ses environs. Est-ce juste?

M. McLeish: J'ai posé la même question et j'attends toujours un rapport de mon personnel sur ce point précis. S'il y avait eu quelque chose de vraiment particulier, j'en aurais déjà été averti; je présume donc que l'on n'a encore rien trouvé.

M. Mazankowski: Depuis quand l'aéroport de Cranbrook accepte-t-il les vols commerciaux? Depuis longtemps?

M. McLeish: Si ma mémoire est bonne, cela remonte au début des années 60 et probablement avant. Il faudrait que je vérifie.

M. Mazankowski: C'était ma dernière question, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Il nous reste environ cinq minutes. Je pourrais peut-être permettre à M. McCain et à M. Benjamin de poser chacun une question au deuxième tour, jusqu'à 12 h 30; car certains députés ont dit qu'ils devaient partir à cette heure.

M. McCain: Monsieur le président, puis-je céder mon tour à M. Oberle, cela lui permettrait de poursuivre la discussion sur les questions qu'il n'avait pas fini de poser tout à l'heure?

Le président: Si tous sont d'accord, je permettrai à M. Oberle de poser quelques questions. Puis, nous passerons à M. Benjamin pour ensuite terminer la réunion.

M. Oberle: Brièvement, à la fin de mes questions, je voulais faire une remarque. Je trouve à redire à l'évaluation qu'a faite M. McLeish du... je ne sais pas quel mot il a utilisé... comportement de la presse dans l'accident de Cranbrook. Il s'agit d'un désastre épouvantable où des gens ont perdu la vie. Vu d'ici à Ottawa, et sachant cinq ou six personnes que je connaissais personnellement se trouvaient dans cet avion, j'ai

[Texte]

morning the press knew nothing about the thing. It was played rather cool.

At what point do you or your officials think you have a responsibility to let the public know just what is happening and what the factors at play are? I would certainly expect that the press has a responsibility, if for no other reason than to safeguard against similar accidents in other locations.

Mr. McLeish: That is the very purpose of the whole accident investigation process. We are not going to make statements to the press if we do not know what the facts are, and that is where we are right now; we are collecting the facts.

The only reference I made to the press is that the press is deluging the accident investigation team and all our regional offices. We have no facts to give out because we do not know the facts at this stage. We agree with your sentiments entirely. The whole reason for accident investigation is to attempt to learn what went wrong so we can prevent it from happening again. I can assure you that we have no other reason; we are quite happy. As a matter of fact, our track record in Transport, I suggest to you, is excellent with regard to communication with the media. All we are trying to do with the media today is to say: "Look, fellas, give us a chance to tell you how we go about this and give us a chance to do our work, and we will let you know as we are in a position to let you know." That is all we are trying to do.

Mr. Oberle: Well, it is one other example of the kind of inquiry that Mr. McLeish has outlined, the people that are participating in the inquiry; but it is another example of where that kind of inquiry should maybe be a little more open, maybe a little more impartial.

Mr. McLeish: It is not an inquiry, it is an investigation. This is not an inquiry; it is an investigation.

Mr. Oberle: It is four days now and today you are telling the press that they should . . .

The Chairman: Order, please. I am sorry, Mr. Oberle; that is not relevant to the present. I think Mr. McLeish has outlined it very clearly. Thank you very much.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a quick item, Mr. Chairman, so that I am clear in my own mind on it.

Back to the North Atlantic again. As I read the report we have received, flights on the polar route pay a polar route fee of \$33 and a telecommunications fee of \$30. On the North Atlantic route, there is a North Atlantic route fee of \$65 as of April 1, 1978, and a telecommunications fee of \$30. Now, is the North Atlantic air route charge of \$64 in addition of the \$65 and \$30, or is it to replace them?

[Traduction]

été étonné lundi matin, que la presse ne sache absolument rien de cette affaire. On a fait preuve de beaucoup de sang-froid.

Selon vous ou d'après vos agents, dans quelle mesure vous incombe-t-il de faire savoir au grand public ce qui se passe et quels sont les facteurs en cause? A mon avis, la presse a certainement une responsabilité, ne serait-ce que pour prévenir des accidents semblables en d'autres lieux.

M. McLeish: C'est la raison d'être essentielle de l'investigation sur les accidents. Nous ne faisons aucune déclaration à la presse tant que nous ne connaissons pas les faits. Nous nous trouvons actuellement dans cette situation; nous rassemblons les faits.

Quand j'ai parlé de la presse, tout ce que j'en ai dit, c'est que les journalistes inondent de leurs demandes l'équipe d'investigation sur l'accident, de même que nos bureaux régionaux. Nous ne communiquons aucun renseignement puisque, pour l'instant, nous ne connaissons pas les faits. Nous éprouvons les mêmes sentiments que vous. Si nous faisons des investigations sur les accidents, c'est pour essayer d'apprendre ce qui a mal marché et prévenir d'autres accidents de ce genre. Je puis vous assurer que nous n'avons aucune autre raison; nous sommes plutôt contents. De fait, je vous souligne que, pour ce qui est des transports, nos relations avec les média sont excellentes. Aujourd'hui, nous essayons simplement de dire aux représentants des média: «Écoutez, messieurs, donnez-nous la possibilité de vous dire comment nous allons procéder, donnez-nous la possibilité de faire notre travail, et nous vous communiquerons tous les renseignements pertinents quand nous pourrions le faire.» C'est tout ce que nous essayons de faire.

M. Oberle: Eh bien, c'est là un autre exemple du type d'enquête dont M. McLeish parlait, des personnes qui y participent, mais c'est un autre exemple qui démontre que ce genre d'enquête devrait peut-être se faire un peu plus ouvertement, de façon peut-être un peu plus impartiale.

M. McLeish: Il ne s'agit pas d'une enquête, mais d'une investigation. Je répète, ce n'est pas une enquête; c'est une investigation.

M. Oberle: Cela s'est passé il y a maintenant quatre jours, et aujourd'hui, vous dites aux journalistes qu'ils devraient . . .

Le président: A l'ordre, je vous prie. Je regrette, monsieur Oberle; ces propos ne sont pas pertinents. A mon avis, M. McLeish s'est très bien expliqué. Merci beaucoup.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une brève remarque, monsieur le président, afin de préciser quelque chose dans mon esprit.

Revenons une fois de plus à l'Atlantique Nord. Dans le rapport que nous avons reçu, j'apprends que pour les vols utilisant la route polaire, des frais de \$33 sont exigés, en plus de frais de télécommunication de \$30. Pour la route de l'Atlantique Nord, au 1^{er} avril 1978, les frais de route sont de \$65, en plus de frais de télécommunication de \$30. Les frais de route aérienne pour l'Atlantique Nord qui s'élèvent à \$64 s'ajoutent-ils aux \$65 et aux \$30, ou s'agit-il d'un remplacement?

[Text]

Mr. McLeish: That was the old fee charged quite a few years ago.

Mr. Benjamin: Which was the old fee?

Mr. McLeish: The original one, the old one, was called the North Atlantic air route facilities charge, and that was \$64 a flight. That is the one that back in 1960 we were attempting to collect. Today it is called the North Atlantic enroute fee, and we started charging it in 1973 and we started at \$33 a flight.

• 1230

Mr. Benjamin: Right.

Mr. McLeish: And we have been gradually increasing it. This year it will be increased to \$65.

Mr. Benjamin: So, for the North Atlantic route they would pay a total of \$95, and for the polar route a total of \$63.

Mr. McLeish: Yes. But they only pay the telecommunications charge if they use it.

Mr. Benjamin: Right. I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I would just like to remind the Committee members that the next meeting is on Thursday at 3.30 p.m. in this room. And I would like to thank Mr. McLeish and his officials for appearing before us this morning.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. McLeish: Il s'agit des anciens frais imposés il y a maintenant plusieurs années.

M. Benjamin: Quel était l'ancien tarif?

M. McLeish: L'ancien tarif, le tout premier portait le nom de «frais pour les installations servant à la route aérienne de l'Atlantique Nord» et il était de \$64 par vol. C'est celui que nous avons essayé d'empocher au cours des années 60. Aujourd'hui, nous parlons de «frais de la route de l'Atlantique Nord» et nous avons commencé à les imposer en 1973 au taux de \$33 par vol.

M. Benjamin: Bien.

M. McLeish: Et il y a une augmentation graduelle. Cette année, ces frais passeront à \$65.

M. Benjamin: Alors, pour la route de l'Atlantique nord, la somme totale versée sera de \$95, et de \$63 pour la route polaire.

M. McLeish: Oui. Mais seuls les frais de télécommunication sont imposés si ces services sont utilisés.

M. Benjamin: Bien. Je vois.

Le président: Merci monsieur Benjamin.

Je désire rappeler aux membres du comité que la prochaine réunion se tiendra jeudi à 15 h 30 dans cette salle. Je désire remercier M. McLeish, de même que ses collègues, pour leur comparution devant nous ce matin.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TC-3"

BACKGROUND PAPER

NORTH ATLANTIC EN ROUTE FEE, POLAR ROUTE
FEE AND TELECOMMUNICATIONS FEE

Canadian Air Transportation Administration
Transport Canada, February 1978

BACKGROUND PAPER

NORTH ATLANTIC EN ROUTE FEE, POLAR ROUTE
FEE AND TELECOMMUNICATIONS FEE

COVERAGE OF PAPER

This background paper will provide information on the facilities and services and the charges for the North Atlantic, Polar Route and Telecommunications Fees. A brief review is made of a successful challenge by carriers of an earlier North Atlantic charge, the current refusal of three U.S. carriers to pay these fees, and the Memorandum of Understanding signed with the United Kingdom government in March 1977 to act as a collection agency for the three fees.

REVIEW OF CURRENT FEES

A. *North Atlantic en Route Fee*

Canada is responsible for providing North Atlantic en route facilities and services within an International Civil Aviation Organization area designated as the Gander Oceanic Flight Information Region (FIR). Other states are responsible for providing facilities and services for additional areas of the Atlantic. The United Kingdom, for example, is responsible for the Shanwick FIR which meets the Gander Oceanic FIR in the mid-Atlantic. Denmark and Iceland are also major providers of service in this area. Denmark and Iceland recovers 95% of all direct and indirect costs, while the United Kingdom adjusts fees to collect all costs.

The portion of the Gander Area Control Centre related to the Gander Oceanic FIR is dedicated to providing service to international flights flying the North Atlantic. There are approximately 100,000 civil flights and 14,000 military and state flights (not subject to fees) per year. Over 90% of the civil flights are by other than Canadian carriers.

The current fee was introduced on November 1, 1971 at the rate of \$16.50 with automatic provision to increase to \$33.00 on November 1, 1973. The fee was increased to \$50 per flight on April 1, 1976 and it will be further increased to \$65 on April 1, 1978. The objective is to recover all direct and indirect costs by 1981.

APPENDICE «TC-3»

DOCUMENTATION DE BASE

REDEVANCES POUR LA ROUTE DE L'ATLANTIQUE
NORD—REDEVANCES POUR LA ROUTE POLAIRE
ET REDEVANCES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Administration canadienne des transports aériens
Transport Canada Février 1978

DOCUMENTATION DE BASE

REDEVANCES POUR LA ROUTE DE L'ATLANTIQUE
NORD—REDEVANCES POUR LA ROUTE POLAIRE
ET DROITS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

OBJET DU DOCUMENT

La présente documentation de base fournira des renseignements sur les installations et les services, ainsi que sur les redevances pour la route de l'Atlantique nord, les redevances pour la route polaire et les redevances de télécommunications. Un bref examen est ensuite fait d'un appel formulé avec succès par les transporteurs relativement à une redevance versée antérieurement pour l'Atlantique Nord, du refus de trois transporteurs des États-Unis de payer les redevances actuelles et de la convention qui a été signée avec le gouvernement du Royaume-Uni en mars 1977 pour qu'il se charge de la collecte des trois types de redevances.

ÉTUDE DES REDEVANCES ACTUELLES

A. *Redevances pour la route de l'Atlantique Nord.*

Il incombe au Canada de fournir, au sein d'une zone de l'Organisation de l'aviation civile internationale, connue sous le nom de *Gander Oceanic Flight Information Region* (FIR) (Contrôle aérien des vols océaniques—région de Gander) les installations et services de route sur l'Atlantique nord. D'autres États sont chargés de fournir les installations et services pour les autres zones de l'Atlantique. Par exemple, le Royaume-Uni est responsable du FIR de Shanwick qui rencontre le FIR océanique de Gander au milieu de l'Atlantique. Le Danemark et l'Islande assurent également des services importants dans cette région. Ces deux pays récupèrent 95% de tous les frais directs et indirects alors que le Royaume-Uni ajuste les redevances pour collecter tous les frais.

La portion du centre de contrôle de la région de Gander qui est rattachée au *Gander Oceanic FIR* s'occupe d'assurer les services destinés aux vols internationaux au-dessus de l'Atlantique nord. Chaque année, il y a environ 100,000 vols civils et 14,000 vols militaires et gouvernementaux non assujettis aux redevances. Plus de 90% des vols civils sont assurés par d'autres transporteurs que les transporteurs canadiens.

Le redevance actuelle a été établie le 1^{er} novembre 1971, à \$16.50, une augmentation automatique étant prévue pour qu'elle atteigne \$33 le 1^{er} novembre 1973. Elle a été portée à \$50 par vol le 1^{er} avril 1976 et devra atteindre \$65 le 1^{er} avril 1978. L'objectif vise à récupérer tous les frais directs et indirects d'ici 1981.

B. Polar Route

Canada provides en route service to the much less travelled Polar Route. There are approximately 7600 civil flights and 800 military and state flights travelling this route each year. These flights utilize the facilities and services of the Edmonton Area Control Centre. The fee for this service was initially set at \$16.50 on April 1, 1974 and was increased to \$33.00 per flight, effective April 1, 1976. This fee will not be increased during FY 1978-79.

C. Telecommunications Fee

Flights using the North Atlantic Route or the Polar Route are subject to the Telecommunications Service Fee of \$30.00 per flight. This fee is levied on flights which use international frequencies to obtain telecommunication services from eleven aeronautical stations designated in the Air Services Fees Regulations.

While flights using the North Atlantic and Polar Routes are the most common users of these telecommunication services, the fee also applies to United States flights overflying Canada to Anchorage. There are approximately 1,500 of these flights per year.

The Telecommunications Fee was originally introduced in 1950 at the level of \$13.00, and was increased in 1958 to \$20.00 per flight and to \$30.00 in 1968.

Previous North Atlantic Air Route Facilities Charge

In addition to a Telecommunications Fee of \$20.00 per flight, Canada introduced a North Atlantic Air Route Charge in early 1960 which applied to all aircraft passing through Canadian airspace on a transatlantic flight not landing in Canada. These flights were subject to both the Telecommunications fee and the new \$64.00 North Atlantic Air Route Charge.

Several international carriers, headed by Pan Am, Trans World, KLM and a few other carriers, successfully contested the original North Atlantic air route facilities charge. A decision was made in June 1963 to withdraw from legal action initiated against Pan Am and KLM as a preliminary step to enforcing collection of some \$4.0 million in outstanding fees from all carriers using the services. In addition, approximately \$1.5 million collected earlier was refunded to the carriers. This case was conceded because of the provisions of the Financial Administration Act as they related to the rather general wording used in the fee regulations.

This technical problem was corrected with the introduction of Section 5 in the current Aeronautics Act, and with the wording used in the applicable section of the Fees Regulations covering the current North Atlantic Fee.

B. Route polaire

Le Canada assure un service en vol pour la route polaire qui est beaucoup moins fréquentée. Il y a environ 7,600 vols civils et 800 vols militaires et gouvernementaux qui empruntent cette route tous les ans. Ces vols utilisent les installations et les services du centre de contrôle de la région d'Edmonton. La redevance pour ce service, qui avait été initialement fixée à \$16.50 le 1^{er} avril 1974, a été portée à \$33 par vol le 1^{er} avril 1976, mais ne sera pas augmentée pendant l'année financière 1978-1979.

C. Redevance de télécommunications

Les vols qui empruntent la route de l'Atlantique nord ou la route polaire sont soumis à une redevance de service de télécommunications de \$30 par vol. Cette redevance est perçue sur les vols qui utilisent les fréquences de communication internationales émises par sept stations aéronautiques qui sont désignées dans le Règlement sur les redevances des services aéronautiques.

Bien que les vols qui empruntent les routes de l'Atlantique nord et du pôle soient les usagers les plus courants de ces services de télécommunications, cette taxe s'applique également aux aéronefs américains qui survolent le Canada vers Anchorage. Le nombre de ces vols s'élève à environ 1,500 par an.

La redevance des télécommunications a été initialement établie en 1950 à \$13; elle a été portée à \$20 par vol en 1958 et à \$30 en 1968.

Redevances antérieures pour utilisation des installations de la route de l'Atlantique Nord.

En plus de la taxe des télécommunications de \$20 par vol, le Canada a fixé au début de 1960 une redevance sur l'utilisation du corridor aérien de l'Atlantique nord qui s'appliquait à tous les aéronefs survolant l'espace aérien canadien au cours de vols transatlantiques qui ne comportaient pas d'atterrissage au Canada. Ces vols étaient assujettis à la taxe des télécommunications et à la nouvelle redevance de \$64 établie pour l'utilisation du corridor aérien de l'Atlantique nord.

Plusieurs transporteurs internationaux, ayant à leur tête la Pan Am, Trans World, KLM et quelques autres compagnies aériennes, ont contesté avec succès la redevance qui avait été fixée pour l'utilisation des installations et services de la route aérienne de l'Atlantique nord. En juin 1963, on a décidé de retirer toutes les poursuites judiciaires qui avaient été intentées contre la Pan Am et KLM en vue de faciliter le recouvrement des quelque \$4 millions de taxes en souffrance dues par tous les transporteurs utilisant les services. En outre, environ \$1.5 million qui avaient été recouverts antérieurement ont été remboursés aux transporteurs. L'affaire a été concédée en raison des dispositions de la Loi sur l'administration financière qui se rattachaient au libellé plutôt général utilisé dans le règlement sur les taxes des services aéronautiques.

Ce problème technique a été corrigé par l'introduction de l'article 5 de l'actuelle Loi sur l'aéronautique, ainsi que par une modification du libellé utilisé dans l'article afférent du règlement qui établit les taxes actuelles se rapportant à l'utilisation du corridor de l'Atlantique nord.

Refusal of Three Major U.S. Carriers to Pay Current North Atlantic Fee

During the latter part of 1974 and early in 1975, spokesmen for Pan Am, Trans World and Seaboard air carriers, accompanied by legal representatives, met with senior Transport Canada officials concerning their allegation that the North Atlantic en Route Fee, the Polar Route Fee and the Telecommunications Fee were of questionable legality and were inappropriate. The final meeting was held with the Minister on April 24, 1975.

The major arguments advanced by the three carriers were the following:

- A. The en route fees contravene Article 15 (Appendix 1) of the ICAO Chicago Convention as no other en route fee is levied by Canada.
- B. Canada does not have the legal right under the Aeronautics Act to levy charges for services provided outside of Canadian airspace.
- C. The fees discriminate against international flights and are therefore inconsistent with Section 1 of the National Transportation Act.
- D. Canada imposes fees of similar services provided by the U.S. government without charge to the Canadian air carriers.
- E. The Telecommunication Fee and the North Atlantic Fee are excessive.

All of the above allegations were the subject of review and study and were rebutted in detail during the meetings held. The U.S. carriers can request the United States Secretary of Transportation to take action under the "International Air Transportation Fair Competitive Practices Act of 1974" if fees and charges levied on carriers by other states are considered unreasonable and discriminatory and retaliatory action can be taken in the form of penalty charges when carriers of the offending state utilize U.S. airway and airport facilities. On July 8, 1975, the Canadian Ambassador in Washington was informed that the United States government was concerned that Canadian overflight charges could be discriminatory against U.S. carriers and requested a meeting. This was held in Ottawa on October 22, 1975 with representatives from the United States State Department, Department of Transportation, Civil Aeronautics Board, Air Transport Association of America and Pan Am. A comprehensive briefing was given to these representatives to rebut the alleged inequity and illegality of the en route fees. At the conclusion of the meeting, the representative from the U.S. Secretary of State mentioned the findings would be reviewed and some conclusion made as to whether Canadian fees were inappropriate. No response has been made by the U.S. government officials since the meeting was held.

Refus de trois grands transporteurs américains de payer les redevances actuelles pour la route de l'Atlantique Nord

Vers la fin de 1974 et au début de 1975, des représentants des sociétés Pan Am, Trans World et Seaboard, accompagnés de leurs conseillers juridiques ont rencontré de hauts fonctionnaires du ministère canadien des Transports pour discuter de leurs arguments comme quoi les redevances versées pour la route de l'Atlantique Nord, la route polaire et celles des télécommunications étaient d'une légalité douteuse et ne s'imposait pas. La dernière réunion a eu lieu le 24 avril 1975 en présence du ministre.

Voici les principaux arguments des trois transporteurs:

- A. Les redevances vont à l'encontre de l'article 15 (appendice 1) de la Convention de Chicago de l'OACI puisque le Canada ne perçoit aucune autre redevance en cours de route.
- B. Le Canada n'a pas le droit de percevoir des redevances en vertu de la Loi sur l'aéronautique pour des services fournis à l'extérieur de son espace aérien.
- C. Les redevances constituent une discrimination contre les vols internationaux et sont donc incompatibles avec la section I de la Loi nationale sur les transports.
- D. Le Canada exige des redevances pour les mêmes services que ceux que le gouvernement américain fournit gratuitement aux transporteurs canadiens.
- E. Les redevances à verser pour les télécommunications et la route de l'Atlantique Nord sont excessives.

Tous les arguments susmentionnés etc. ont fait l'objet d'un étude et ont été réfutés point par point au cours des réunions. Les transporteurs américains peuvent demander au Secrétaire américain chargé des transports d'intervenir aux termes de la loi de 1974 intitulée: «International Air Transportation Fair Competitive Practices Act» si les redevances et les frais imposés aux transporteurs par d'autres États sont jugés exorbitants et discriminatoires et des mesures de rétorsion peuvent être prises sous forme d'amendes imposées aux transporteurs de l'État pris en défaut lorsque ceux-ci utilisent les voies aériennes et les installations aéroportuaires américaines. Le 8 juillet 1975, l'ambassadeur canadien à Washington a été informé que le gouvernement américain craignait que les redevances de survol exigées par le Canada créent une discrimination contre les transporteurs américains et qu'il voulait tenir une réunion à ce sujet. Elle a eu lieu à Ottawa le 22 octobre 1975 et a réuni des représentants du département d'État, du ministère des Transports, du Comité de l'aéronautique civile, de l'association du transport aérien de l'Amérique et de la Pan Am. Une séance d'informations a eu lieu à l'intention de ces représentants pour réfuter les allégations d'illégalité et d'injustice des redevances versées en cours de route. Vers la fin de la réunion, le représentant du Secrétariat d'État américain a déclaré que l'on étudierait les résultats et que l'on déciderait si les redevances canadiennes étaient réellement inappropriées. Depuis cette réunion, aucune réponse ne nous est parvenue des représentants du gouvernement américain.

The three U.S. carriers discontinued payment of these fees in April 1975. The outstanding accounts owed by the three carriers was over \$5.8 million as of January 31, 1978.

In August 1975, separate actions were taken by the three carriers concerned in the Federal Court of Canada. In these actions, Canadian en route fees were contested on the basis of such considerations as legality, equity and absence of reciprocity between services provided by the respective governments of Canada and the United States to overflights and other related considerations. Justice Department expects that a preliminary hearing of this case will be held shortly.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN GOVERNMENTS OF UNITED KINGDOM AND CANADA, EFFECTIVE APRIL 1, 1977, WHEREBY THE UNITED KINGDOM WILL COLLECT AIR NAVIGATION CHARGES IMPOSED BY THE GOVERNMENT OF CANADA (*Appendix 2*)

The above referenced Memorandum of Understanding was undertaken to serve two purposes:

First, in an effort to effect collection of air navigation charges imposed by Canada, which three United States carriers had stopped paying in June 1975. The three United States carriers are Pan American World Airways Inc., Seaboard World Airlines Inc. and Trans World Airlines Inc.

The Aeronautics Act under which these charges are levied does not make provision for detention or seizure of the aircraft in respect of which such charges have been incurred. However, even if such provision was in the Aeronautics Act, the flights by the three United States carriers on which these air navigation charges are levied do not normally originate or terminate in Canada. Enforcement of a detention or seizure order would therefore not be practical.

A second purpose of the Memorandum of Understanding, by which the United Kingdom would collect Canadian air navigation charges, was to work toward a unified system under the International Civil Aviation Organization, whereby all North Atlantic and Polar Route charges would be billed and collected by one central authority.

En avril 1975, les trois transporteurs américains ont cessé de payer ces redevances. Au 31 janvier 1978, leurs factures en souffrance s'élevaient à \$5.8 millions.

Au mois d'août 1975, des actions en justice ont été intentées par chacun des transporteurs intéressés auprès de la Cour fédérale. Les transporteurs y attaquaient les redevances canadiennes sur le plan de leur légalité, de leur justice et du manque de réciprocité entre les services fournis par les gouvernements canadiens et américains quant aux survols et à d'autres questions connexes. Le ministère de la Justice prévoit que l'audience préliminaire aura lieu bientôt.

PROTOCOLE D'ENTENTE ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME-UNI ET DU CANADA PRENANT EFFET LE 1^{er} AVRIL 1977, PAR LEQUEL LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI PERCEVRA LES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE IMPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA (*Annexe 2*)

Le présent protocole d'entente a été conclu pour deux raisons:

En premier lieu, pour essayer de percevoir les redevances de navigation aérienne imposées par le Canada, que trois transporteurs aériens américains ont cessé de verser depuis le mois de juin 1975. Ces trois transporteurs américains sont la Pan American World Airways Inc., la Seaboard World Airlines Inc. et la Trans World Airlines Inc.

La loi sur l'aéronautique en vertu de laquelle ces redevances sont perçues, ne prévoit pas la détention ou la saisie d'un aéronef qui a fait l'objet de telles redevances. Cependant, même si la Loi de l'aéronautique renfermait pareille disposition, il n'en reste pas moins que les vols pour lesquels ces redevances sont exigées des trois transporteurs américains n'ont généralement pas pour origine ni pour destination finale le Canada. C'est pourquoi, tout ordre de détention ou de saisie n'aurait aucune utilité pratique.

Le protocole d'entente en vertu duquel le Royaume-Uni percevrait les redevances de navigation aérienne dues au Canada a pour second objectif l'institution d'un système unique sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale, aux termes duquel toutes les redevances relatives à la route de l'Atlantique Nord et à la route polaire seraient facturées à une autorité centrale qui se chargerait de les percevoir.

ANNEX I

ANNEXE I

EXTRACT FROM "CONVENTION OF
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION" SIGNED AT
CHICAGO ON DECEMBER 7, 1944.

ARTICLE 15

Airport and similar charges

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

- (a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and
- (b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

EXTRAIT DE LA «CONVENTION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE» SIGNÉE À CHICAGO LE
7 DÉCEMBRE 1944

ARTICLE 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radio-électriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

- a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;
- b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

ANNEX 2

ANNEXE 2

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

The Governments of Canada and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, desiring to draw up arrangements for the billing and collection of charges imposed by the Government of Canada in accordance with Recommendation No. 10 of the Statements by the Council of the International Civil Aviation Organisation to Contracting States on Charges for Airports and Route Air Navigation Facilities (ICAO Document 9082-C/1015) have entered into this Memorandum of Understanding.

1.1 The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will make regulations, subject to the necessary approval of Parliament, for requiring charges in respect of air navigation services provided by the Government of Canada to be paid in the United Kingdom to the Civil Aviation Authority (*the "Authority"*) by the operator of every aircraft whether registered in Canada, the U.K. or any other country which—

- (a) in the course of a flight between any point in North America and any point outside North America makes use of air navigation services provided by or on behalf of the Government of Canada within the Gander Flight Information Region;
- (b) in the course of a flight between any points one of which is in Europe (*including Iceland*) or Greenland makes use of air navigation services provided by or on behalf of the Government of Canada at the Edmonton Area Control Centre;
- (c) in the course of any flight makes use of international frequencies to obtain telecommunications services provided by or on behalf of the Government of Canada.

1.2 The charges referred to in paragraph 1.1 will be required to be paid notwithstanding that the use of the services may have been made when the aircraft is not in Canadian airspace and notwithstanding that in the course of the flight it may not have entered Canadian airspace.

2.1 Subject as aforesaid the Authority will first bill and collect charges under these arrangements in respect of flights made on 1 April 1977.

3.1 The rates of the charges will be as follows:

- (a) in respect of each such flight as is referred to in paragraph 1.1(a)—\$50 Canadian;
- (b) in respect of each such flight as is referred to in paragraph 1.1(b)—\$33 Canadian;

PROTOCOLE D'ENTENTE

Les gouvernements du Canada et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, désireux de parvenir à un accord sur les modalités de facturation et de perception des redevances imposées par le gouvernement du Canada conformément à la Recommandation N° 10 des Déclarations du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale aux États contractants sur les redevances d'aéroports et d'installations et services de navigation aérienne de route (Document de L'OACI 9082-C/1015), ont conclu le présent Protocole d'entente.

1.1 Le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord promulguera, sous réserve de l'approbation du Parlement, les règlements nécessaires en vertu desquels l'exploitant de tout aéronef immatriculé au Canada, au Royaume-Uni ou dans tout autre pays qui—

- a) au cours d'un vol reliant un point quelconque de l'Amérique du Nord à un point quelconque situé hors de l'Amérique du Nord utilise des services de navigation aérienne assurés par le gouvernement du Canada ou pour le compte de celui-ci à l'intérieur de la Région d'information de vol de Gander;
- (b) au cours d'un vol reliant des points quelconques, l'un d'eux étant situé en Europe (y compris l'Islande) ou au Groenland, utilise des services de navigation aérienne assurés par le gouvernement du Canada ou pour le compte de celui-ci au Centre de contrôle régional d'Edmonton; ou
- c) au cours d'un vol quelconque, utilise des fréquences internationales pour obtenir des services de télécommunication assurés par le gouvernement du Canada ou pour le compte de celui-ci;

devra s'acquitter au Royaume-Uni, auprès du «Civil Aviation Authority» des redevances applicables à l'utilisation des services de navigation aérienne assurés par le gouvernement du Canada.

1.2 Les redevances mentionnées à l'alinéa 1.1 seront exigées même si un aéronef a utilisé les services en question alors qu'il ne se trouvait dans l'espace aérien canadien et même si durant le vol il n'a pas pénétré dans l'espace aérien canadien.

2.1 Sous réserve des dispositions des alinéas précédents, le «Civil Aviation Authority» en vertu du présent accord commencera en premier lieu à facturer et à percevoir les redevances pour les vols effectués le 1^{er} avril 1977.

3.1 Les tarifs seront les suivants:

- a) en ce qui concerne les vols visés par les dispositions de l'alinéa 1.1(a)—\$50 en devises canadiennes;
- b) en ce qui concerne les vols visés par les dispositions de l'alinéa 1.1(b)—\$33 en devises canadiennes;

(c) in respect of each such flight as is referred to in paragraph 1.1(c)—\$30 Canadian.

The charges specified in (a), (b) and (c) will be cumulative.

3.2 The rates of the charges may be changed by the Administrator of the Canadian Air Transport Administration of the Department of Transport (*"the administrator"*) by his giving notice of the change to the Authority. It is the understanding of the two Governments that at least three months may elapse between the notification of a change and the coming into force of the necessary amendment to the regulations referred to in paragraph 1.

3.3 Payment by the operator of the aircraft will become due at the time of the flight in question, and will be made in Canadian dollars by the person who is the operator at the time of the flight.

4.1 All sums received by the Authority in the course of a month and pursuant to these arrangements will be remitted in Canadian dollars by the Authority to the Receiver General of Canada at monthly intervals on the 15th day of the next following month.

4.2 The Administrator will pay to the Authority at monthly intervals a fee to be agreed by the Administrator and the Authority not exceeding 5 per cent of the sum remitted, such payment to be made on the 15th day of the month next following the month in which the remission has been made. In addition, the Administrator will pay to the Authority an initial fee of \$12,500 upon the signature of this Memorandum.

5. The Administrator will provide the Authority with all information necessary for billing and collecting each of the charges.

6.1 It is the understanding of the two Governments that the Authority will not be able to enforce the payment of the sums due unless the operator of the aircraft has a place of business in the United Kingdom or one of his aircraft lands in the United Kingdom. Subject to paragraph 6.2 the Authority will use its best efforts to collect the sums due under the regulations referred to in paragraph 1.1, and in the event of any difficulty in collecting the sums due the Authority will consult with the Administrator as to the best method of proceeding. The Government of Canada will accept the exercise of jurisdiction by the courts of the United Kingdom for the collection in the U.K. of the sums due whatever the nationality of the aircraft in question or of its operator, and whatever the place where the liability arose.

6.2 The Authority will not be obliged to detain any aircraft or to engage in litigation for the recovery of any sums due if it considers either course of action is inadvisable in the circumstances; and for that purpose the Authority will consult with the Administrator. The Authority will not take either course of action without the consent of the Administrator. If the Authority does so with that consent, the Government of Canada will indemnify the Authority and the Government of the United Kingdom against all costs and other expenses incurred by it or them and against any legal liability in connection with such detention or litigation howsoever such costs, expenses or liability may arise.

c) en ce qui concerne les vols visés par les dispositions de l'alinéa 1.1(c)—\$30 en devises canadiennes.

Les redevances spécifiées en (a), (b) et (c) seront cumulatives.

3.2 L'Administrateur de l'Administration canadienne des transports aériens du ministère des Transports (ci-dessous, appelé l'Administrateur) peut modifier les tarifs en donnant avis au «Civil Aviation Authority» de cette modification. Il est entendu entre les deux gouvernements qu'il peut s'écouler au moins trois mois entre la notification d'une modification et la mise en vigueur de l'amendement aux règlements mentionnés à l'alinéa 1.1.

3.3 Les redevances applicables aux services utilisés par l'exploitant de l'aéronef deviennent dues au moment du vol en question et doivent être payées en devises canadiennes par la personne qui fait fonction d'exploitant au moment du vol.

4.1 Toutes les redevances perçues par le «Civil Aviation Authority» au cours d'un mois donné, en vertu du présent accord, seront versées en devises canadiennes par cet organisme au Receveur général du Canada le 15 du mois suivant.

4.2 L'Administrateur versera mensuellement au «Civil Aviation Authority» une somme sur laquelle les deux parties se seront mises d'accord mais qui ne dépassera toutefois pas 5% du montant global des redevances, ce versement devant être effectué le 15 du mois suivant le mois au cours duquel ces redevances lui ont été remises. L'Administrateur versera en outre une somme de \$12,500 à la signature du présent Protocole d'entente.

5. L'Administrateur communiquera au «Civil Aviation Authority» tous les renseignements nécessaires à la facturation et à la perception de chacune des redevances.

6.1 Il est entendu entre les deux gouvernements que le «Civil Aviation Authority» n'aura pas les moyens d'assurer la perception des redevances dues à moins que l'exploitant de l'aéronef n'ait un lieu d'affaires au Royaume-Uni ou que l'un de ses aéronefs n'atterrisse au Royaume-Uni. Sous réserve des dispositions de l'alinéa 6.2, le «Civil Aviation Authority» fera tout en son pouvoir pour percevoir les redevances dues en vertu des règlements mentionnés à l'alinéa 1.1, et, si cet organisme avait certaines difficultés à percevoir les redevances dues, il discutera avec l'Administrateur des meilleures méthodes de recouvrement. Le gouvernement du Canada reconnaît la compétence des tribunaux du Royaume-Uni en ce qui concerne le recouvrement au Royaume-Uni des redevances dues, quelle que soit la nationalité de l'aéronef en cause ou de son exploitant et quelle que soit le lieu où l'obligation a été contractée.

6.2 Le «Civil Aviation Authority» ne sera nullement tenu de détenir un aéronef ou d'engager des poursuites judiciaires en vue de recouvrement de toute redevance due lorsque ces mesures lui semblent peu opportunes dans les circonstances et à cette fin il consultera l'Administrateur. Le «Civil Aviation Authority» ne prendra aucune de ces mesures sans le consentement préalable de l'Administrateur. Toutefois, lorsque le «Civil Aviation Authority» prendra une de ces mesures avec le consentement de l'Administrateur, le gouvernement du Canada indemniserà cet organisme ainsi que le gouvernement du Royaume-Uni de tous frais et de toutes autres dépenses encourues par celui-ci ou par eux et de tous dommages se

7. The Authority will keep proper accounts of its receipts under these arrangements and will permit officers of the Department of Transport and Auditor General of Canada to verify those accounts with the relevant vouchers at reasonable intervals. The accounts and vouchers will be retained by the Authority for that purpose for a period to include the current year in which the payment by the operator becomes due and for five years thereafter.

8. Nothing herein applies to state aircraft. A state aircraft means an aircraft, other than a commercial aircraft, owned and operated by the government of any country or the government of a colony, dependency, province, state or territory of any country.

9. These arrangements may be terminated by either Government giving to the other not less than twelve months notice in writing.

10. Any dispute between the two Governments arising out of the interpretation or applications of these arrangements will be determined by referring it to an arbitrator appointed by both Governments jointly, or if the Governments cannot decide on a mutually acceptable arbitrator, by the Lord High Chancellor of England. The two Governments will abide by the Decision of the arbitrator.

11. This Memorandum of Understanding becomes effective on the later of the dates of signature by representatives of both Governments.

Done in two copies in the English and French languages, each version being equally authoritative.

Signed at London, England this 2nd day of March 1977

for the Government of the
United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland
Secretary of State for Trade

Signed at Ottawa, Canada this 8th day of February 1977

Otto Lang,
Minister of Transport for the
Government of Canada as represented
by the Department of Transport of Canada

rapportant à cette détention ou ces poursuites quelle que soit la façon dont ces frais, dépenses ou dommages ont été encourues.

7. Le «Civil Aviation Authority» tiendra une comptabilité des redevances perçues en vertu du présent accord et autorisera les fonctionnaires du ministère des Transports ainsi que l'Auditeur général du Canada à vérifier les comptes et les pièces comptables pertinentes à des intervalles raisonnables. Les comptes et les pièces comptables seront conservés à cette fin par le «Civil Aviation Authority» pendant l'année où la redevance devient due par l'exploitant et les cinq années suivantes.

8. Nulle disposition contenue dans le présent document ne s'applique aux aéronefs d'État. Par aéronef d'État, on entend un aéronef qui, n'étant pas un aéronef commercial, appartient au gouvernement d'un pays ou au gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un état ou d'un territoire d'un pays et est exploité par celui-ci.

9. L'un des deux gouvernements signataires du présent protocole d'entente peut mettre fin à celui-ci en donnant à l'autre un avis par écrit au moins douze mois à l'avance.

10. En cas de litige entre les deux gouvernements quant à l'interprétation ou à l'application des dispositions du présent accord, l'affaire sera soumise à un arbitre nommé conjointement par les deux gouvernements, ou, si les gouvernements ne parviennent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre, au Lord High Chancellor of England. Les deux gouvernements se conformeront à la décision de l'arbitre.

11. Le présent protocole d'entente entre en vigueur à la dernière des dates de signature du protocole par les représentants des deux gouvernements.

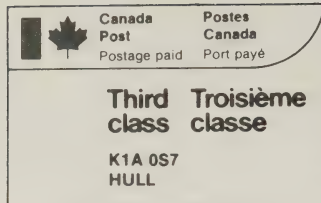
Document rédigé en double exemplaire français et anglais, chaque version faisant également foi.

Fait à Londres (Angleterre) ce deuxième jour de mars 1977

Le Secrétaire d'État au
Commerce, par délégation du
Gouvernement du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et
d'Irlande du Nord

Fait à Ottawa (Canada) ce huitième jour de février 1977

Le ministre des Transports, par
délégation du Gouvernement du
Canada et en qualité de
représentant du ministère des
Transports du Canada



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

M. W. M. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. J. P. Vaillancourt, Directeur, Normes et législation aéronautiques.

32 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, February 21, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le 21 février 1978

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act

CONCERNANT:

Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Benjamin	Elzinga
Cadieu	Flynn
Daudlin	Holt (Mrs.)
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	Howie
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Oberle
Mazankowski	Robinson
McCain	Roy (<i>Laval</i>)
McKenzie	Wood—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, February 21, 1978:

Mr. Murta replaced Mr. MacKay;
Mr. Howie replaced Mr. Murta;
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Bussièrès;
Mr. Elzinga replaced Mr. Forrestall;
Mr. Daudlin replaced Mr. Condon;
Mr. Robinson replaced Mr. McRae;
Mrs. Holt replaced Mr. Gendron.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement:

Le mardi 21 février 1978:

M. Murta remplace M. MacKay;
M. Howie remplace M. Murta;
M. Roy (*Laval*) remplace M. Bussièrès;
M. Elzinga remplace M. Forrestall;
M. Daudlin remplace M. Condon;
M. Robinson remplace M. McRae;
M^{me} Holt remplace M. Gendron.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 21, 1978
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Elzinga, Flynn, Mrs. Holt, Messrs. Howie, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, Oberle, Robinson, Roy (*Laval*) and Wood.

Appearing: The Honourable Otto Emil Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning; Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

The Committee resumed consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The Minister, and the witnesses, answered questions.

Clause 1 carried.

On Clause 2.

Mr. Lapointe moved,—That Clause 2 be amended by striking out line 14 on page 1 and substitute the following therefor:

"5. (1) Subject to the publication in the *Canada Gazette* of each regulation or order that the Governor in Council proposes to make under this subsection and to the possibility of representations being made by owners and operators of aircraft and other users of airports within ninety days of such publication to the Minister with respect thereto, the Governor in Council may"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 2 on page 2 the following:

(2)(a) All regulations made pursuant to this section are subject to negative resolution of the House of Commons.

(b) Notwithstanding paragraph (a), where a motion for the consideration of the House of Commons, signed by not less than twenty Members of the House, is filed with the Speaker to the effect that regulations made pursuant to this section be referred to a Standing Committee of the House so that witnesses may be heard and a report may be made to the House, the House of Commons shall, within the first fifteen days next after the motion is filed that the House is sitting, in accordance with the rules of the House, take up and consider the motion, and if the motion, with or without amendments, is approved by the House such regulations shall be so referred to the Committee.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 FÉVRIER 1978
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Elzinga, Flynn, M^{me} Holt, MM. Howie, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McKenzie, Oberle, Robinson, Roy (*Laval*) et Wood.

Comparaît: L'honorable Otto Emil Lang, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. R. Moffatt, directeur de la région de l'Ontario (Air), Planification des systèmes; M. J. P. Vaillancourt, directeur, Normes et législation aéronautiques.

Le Comité reprend l'étude du bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 1.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

L'article 1 est adopté.

Article 2.

M. Lapointe propose,—Que l'article 2 du bill C-4 soit modifié en remplaçant la ligne 13, page 1 par ce qui suit:

«5. (1) Sous réserve de la publication dans la *Gazette du Canada* d'un règlement ou d'un décret que le gouverneur en conseil a l'intention d'établir ou de rendre en vertu du présent paragraphe et sous réserve de la possibilité qui est offerte aux propriétaires et exploitants d'aéronefs et tous autres usagers des aéroports de faire des observations, dans les quatre-vingt-dix jours d'une telle publication, au Ministre, le gouverneur en conseil peut,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement avant le paragraphe 2, à la page 2, ce qui suit:

(2)a) Tous les règlements sont établis conformément au présent article sauf décision négative de la Chambre des communes.

b) Nonobstant l'alinéa a), si une motion pour étude de la Chambre des communes, signée par au moins vingt députés, est remise à l'Orateur afin que les règlements établis conformément au présent article soient renvoyés à un comité permanent pour que des témoins puissent être entendus et que rapport en soit fait à la Chambre, celle-ci doit, dans les premiers quinze jours après le dépôt de la motion portant que la Chambre siège, conformément à son Règlement, se mettre à étudier la motion et si elle l'approuve, avec ou sans amendement, ces règlements doivent être renvoyés au Comité.

(c) Where regulations are referred to a Committee pursuant to paragraph (a) and the Committee makes a report thereon, such report shall be tabled in the House of Commons and following a debate of no longer than four hours, there shall immediately be a vote on the motion to approve the regulations with or without amendments.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS: Messrs.

Cadieu, Elzinga, Howie, Mazankowski, McKenzie, Oberle—6.

NAYS: Messrs.

Collenette, Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Roy (*Laval*), Wood—9.

Mr. Lapointe moved,—That Clause 2 be amended by:

(a) striking out line 5 on page 2 and substituting the following therefor:

“ators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less to deposit each year with”

(b) striking out line 12 on page 2 and substituting the following therefor:

“owners or operators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant to”; and

(c) striking out line 19 and substituting the following therefor:

“(4) All charges imposed upon the owners or operators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant to subsection”

After debate thereon, the question being put on the amendment it was agreed to.

Clause 2 as amended carried.

Clause 3 carried.

On Clause 4.

On motion of Mr. Lapointe, it was resolved,—That Clause 4 be amended by striking out line 32, on page 3 and substituting the following therefor:

“in the manufacture or mainte-”

On motion of Mr. Lapointe, it was resolved,—That Clause 4 be amended by striking out lines 2 to 6 on page 7 and substituting the following therefor:

“after the making thereof, with respect to the protection area in relation to which the regulation was made,

(a) be sent by registered mail to the latest known address of each person whose name appears on the assessment roll as the assessed owner of the land in which such protection area is situated; and

(b) be published in two successive issues of at least two newspapers serving the area in which such protection area is situated.”

Clause 4 as amended carried.

Clauses 5 and 6 carried.

c) Si les règlements sont renvoyés à un comité conformément à l'alinéa a) et que le Comité en fasse rapport, ce rapport doit être déposé à la Chambre des communes et après un débat de quatre heures au maximum, on doit voter immédiatement sur la motion visant à approuver les règlements avec ou sans amendements.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté sur division de la façon suivante:

POUR: Messieurs.

Cadieu, Elzinga, Howie, Mazankowski, McKenzie, Oberle—6.

CONTRE: Messieurs.

Collenette, Daudlin, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Roy (*Laval*), Wood—9.

M. Lapointe propose,—Que l'article 2 soit modifié à la page 2 en remplaçant

a) la ligne 3 par ce qui suit:

«priétaires et exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, le» ;

b) la ligne 11 par ce qui suit:

«priétaires ou exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, confor-» ; et

c) la ligne 18 par ce qui suit:

«(4) Toutes les taxes imposées aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, conformément au para-»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 2 modifié est adopté.

L'article 3 est adopté.

Article 4.

Sur motion de M. Lapointe, il est décidé,—Que l'article 4 du Bill C-4 soit modifié en remplaçant la ligne 34, page 3 par ce qui suit:

«locaux utilisés pour la»

Sur motion de M. Lapointe, il est décidé,—Que l'article 4 du bill C-4 soit modifié en remplaçant les lignes 2 à 5, page 7 par ce qui suit:

«délais, quant à la zone de sécurité que vise le règlement

a) être envoyée, par courrier recommandé, à la dernière adresse connue de toute personne dont le nom figure au rôle d'évaluation à titre de propriétaire du terrain où se trouve cette zone; et

b) être publiée dans deux numéros consécutifs d'au moins deux journaux distribués dans la région où se trouve cette zone.»

L'article 4 modifié est adopté.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

On Clause 7.

The question being put on Clause 7, it was negatived.

Clauses 8 and 9 carried.

The title carried.

The bill, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman report the bill, as amended, to the House of Commons.

On motion of Mr. Douglas (*Bruce-Grey*), it was resolved that a reprint of Bill C-4, as amended, be ordered for the use of the House of Commons at the report stage.

At 9:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Article 7.

L'article 7, mis aux voix, est rejeté.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le bill modifié est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du bill modifié à la Chambre des communes.

Sur motion de M. Douglas (*Bruce-Grey*), il est décidé que l'on ordonne la réimpression du bill C-4 modifié pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 21 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, February 21, 1978

[Text]

• 2011

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act, and until we have a full quorum to go into clause by clause discussion, we will just continue. If it is agreeable with the Committee members, we will continue general discussion on Clause 1.

Mr. Flynn: On a point of clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flynn, on a point of order.

Mr. Flynn: May I congratulate the Vice-Chairman of this Committee on the birth by his wife of a son. I think it is one of the first times that the Vice-Chairman, certainly, of Transport, has delivered the hard way, a son, and our congratulations to him.

The Chairman: Thank you, Mr. Flynn.

Mr. Flynn: I should have mentioned that it is David Colenette, in case nobody can spell his name or remember that he is the Vice-Chairman.

The Chairman: He will be on the record for life.

Mr. Flynn: Right.

Mr. Colenette: Thank you very much.

The Chairman: We have the pleasure of having with us this evening the Honourable Otto Lang, Minister of Transport. Next to Mr. Lang we have Mr. J.P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation, as well as Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning.

The first questioner I have is Mr. McKenzie. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to pursue the question I raised in the House with the Minister on February 15 in regard to government action to reduce airline disasters. The Minister gave me quite a comprehensive answer on what steps his department has been taking recently in regard to air safety and all the complaints he has been receiving for that past year. He pointed out steps he had taken to improve the inspection approach throughout the aviation industry, he has begun appointments of many more inspectors and has improved procedures. He said:

Action has been taken since that time and I wish the honourable member would not try to mislead the public...

Well, I am not trying to mislead the public. I am very concerned about this. A lot of other people are concerned and the Minister went on to say,

...I think it is fair to say that we have safer aviation system...

...that he has increased the number of inspectors and so forth over the last few months.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 21 février 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons suffisamment de membres pour entendre les témoins. Nous reprenons donc l'étude du Bill C-4, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique. Nous allons poursuivre jusqu'à ce que nous ayons le quorum nécessaire pour commencer la discussion article par article. Nous en sommes donc à l'article 1.

M. Flynn: Je voudrais avoir une précision, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flynn invoque le Règlement.

M. Flynn: Je tiens à féliciter le vice-président du comité dont l'épouse vient de donner naissance à un fils. Je pense que c'est l'une des rares fois où la chose se produit pour un vice-président, du moins au comité des Transports. Je tiens à le féliciter au nom de tous.

Le président: Merci, monsieur Flynn.

M. Flynn: J'aurais dû mentionner son nom au cas où quelqu'un ne saurait pas qui est vice-président du comité; il s'agit de M. David Colenette.

Le président: Ainsi, son nom sera consigné pour toujours.

M. Flynn: En effet.

M. Colenette: Je vous remercie.

Le président: Nous avons le plaisir d'accueillir ce soir l'honorable Otto Lang, ministre des Transports. Il est accompagné de M. J. P. Vaillancourt, directeur, Normes aéronautiques et législation, ainsi que de M. R. Moffatt, directeur (Air) région de l'Ontario, planification des systèmes.

Le premier à poser des questions sera M. McKenzie. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir sur une question que j'ai posée au ministre à la Chambre le 15 février au sujet des mesures que le gouvernement compte prendre pour réduire le nombre des accidents aériens. Le ministre, dans une longue réponse, a expliqué les mesures que le ministère a prises récemment concernant la sécurité aérienne ainsi que les plaintes qui ont été reçues au cours de l'année. Il a parlé des améliorations qu'il a apportées aux processus d'inspection des échelons de l'industrie aérienne, de la nomination d'un grand nombre de nouveaux inspecteurs et du resserment des procédures. Je le cite:

Des mesures ont été prises depuis. Je souhaiterais que l'honorable député n'essaie pas d'induire le public en erreur...

Eh bien, je n'essaie pas d'induire le public en erreur. Je me fais beaucoup de soucis sur cette question et je ne suis pas le seul. Le ministre a ajouté, à cette occasion:

...je pense que nous pouvons affirmer que nous avons maintenant une aviation plus sécuritaire...

Selon lui l'aviation était plus sécuritaire parce qu'il a accru le nombre d'inspecteurs et pris d'autres mesures au cours des derniers mois.

[Texte]

My concern is over such fatal accidents as the crash of the DC-3 in Rimouski, Quebec in 1973 and the MOT report that stated

The carrier did not comply with the Ministry of Transport standards in pilot training, dispatch, flight watch and operational control . . .

And the MOT report went on to say,

The Ministry of Transport had been aware of the carrier's noncompliance for some time but had not effectively enforced the provisions . . .

Also in the fatal crash of the DC-3 at Pickle Lake last May the MOT report said,

The carrier's maintenance and operational control procedures were below standards specified by Transport Canada.

The report went on to say,

Inspection and enforcement actions by Transport Canada was not effective in correcting the deficiencies of the carrier.

• 2015

Now, I would just like the Minister to give me a further explanation. Are all these inspections and enforcements now being carried out across Canada? Are your inspectors complying with all the rules and regulations? If they are finding airline companies that are not meeting any of your specifications of safety standards, are they being grounded or are they being allowed to continue to fly and to operate?

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): First of all, Mr. Chairman, I would go back, I think, to an old saying by Professor Goodhart: that a legal system works mainly because people comply with it, rather than because enforcement is used to put it in place. Certainly, our whole inspection and enforcement system has grown up in an atmosphere in which most carriers, most operators, most pilots, when they understand the rules and the purpose behind the rules, attempt to abide by them and have a great deal of respect for them. Indeed, the working relationship between the department as a body trying to make sure that occurs, and the pilots and operators, is very important in making sure that it happens.

You cannot, in other words, inspect everybody every day at every moment. There is no way of doing that. You try to enforce the rules by setting standards and then by selectively ensuring that those who are offending are apprehended. We are increasing the number of inspectors in order to make that happen. When I referred to the honourable member as misleading the public, it was really because he kept referring back to old incidents without regard to the improvements that are being made to ensure that does not happen. There are times when a regulation may be of doubtful effectiveness. Questionable legal grounds about its effectiveness have, on many occasions, created problems for inspectors as to whether or not

[Traduction]

Plus précisément, ce qui m'inquiète, ce sont les accidents comme l'écrasement du DC-3 à Rimouski, Québec, en 1973, au sujet duquel le rapport du ministère des Transports a indiqué:

Le transporteur n'a pas respecté les normes du ministère des Transports relativement à la formation des pilotes, à la répartition des tâches, aux services pendant les vols et au contrôle opérationnel . . .

Le rapport du ministère des transports précise plus loin:

Le ministère du transport savait depuis un certain temps que le transporteur ne respectait pas ces normes mais n'avait pu appliquer vraiment les dispositions . . .

De même lors de l'écrasement fatal du DC-3 à Pickle Lake en mai dernier, le rapport du ministère des Transports en est venu à la conclusion suivante:

L'entretien et le contrôle opérationnel du transporteur ne répondent pas aux normes établies par Transports Canada.

Et le rapport ajoute plus loin:

L'inspection par Transport Canada ainsi que les mesures prises par lui pour faire respecter ces normes n'ont pas réussi à corriger les défaillances du transporteur.

Je voudrais que le ministre s'explique davantage. Y a-t-il des inspections, des mesures prises pour faire respecter les normes partout au Canada? Les inspecteurs se conforment-ils à toutes les directives et règlements? Si les inspecteurs constatent que les sociétés aériennes ne respectent pas une ou l'autre des spécifications ou des normes de sécurité, leur interdisent-ils de voler ou leur permettent-ils au contraire de poursuivre leurs opérations?

L'hon. Otto Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, je vais d'abord citer un vieux principe cher au professeur Goodhart: un système juridique ne peut fonctionner que si les gens sont prêts à le respecter et que son existence ne tiens pas uniquement à l'application de mesures coercitives. Tout notre système d'inspection et d'application des normes s'est édifié avec un bel esprit de collaboration de la part des transporteurs, des exploitants, des pilotes; lorsqu'ils ont compris quel était le but des règlements, ils ont essayé de s'y conformer et de les respecter. Il est essentiel qu'il y ait d'excellents rapports de travail entre le ministère, qui est l'organisme chargé de veiller à l'application des normes, et les pilotes et les exploitants.

En d'autres termes, il est impossible d'effectuer une inspection de tous les instants. On établit des normes puis on essaie de voir sélectivement si elles sont respectées, et les contrevenants sont appréhendés. Nous augmentons le nombre d'inspecteurs pour nous assurer que ce système fonctionne. Lorsque j'ai dit que l'honorable député ne devrait pas induire le public en erreur, j'ai voulu signaler le fait qu'il faisait toujours allusion à des accidents du passé, sans parler des améliorations qui ont été apportées au système afin d'éviter que ces accidents ne se reproduisent. Il y a des moments où l'efficacité des règlements peut être mise en doute. Leur efficacité légale peut être contestée et à maintes occasions elle a créé des problèmes pour

[Text]

they can really enforce a regulation. That has to be borne in mind as well.

We indeed make changes from time to time in the rules. If we ever get to this bill, that is what we are doing here. And a couple more, where there have been a flaw or a hole in the ruling. We have to keep on doing that, and we are doing that, with our regulations. So I can say that the reason we have such a high standard of safety in the country is first and foremost because of the respect that has been engendered in the operators, pilots and the community generally in aviation for the rules and the approach to the rules, which of course is a result, in good measure, of the lead role played by the Ministry of Transport.

Mr. McKenzie: Thank you very much.

There was one other area of concern. You will remember the telex that went out from your department last May from the director of the aeronautical licensing branch. Among other things, this telex stated that

MOT inspectors have to fully consider the possibility of embarrassment to the Minister and any other potential political implications which may result from suspension action.

I hope you have overruled that directive and are monitoring what your department is doing. Are they coming across any other airlines that have been breaking MOT rules and regulations, like the aircraft that crashed at Rimouski in 1973 and the Pickle Lake incident? Have you had any reports back at all or have you been doing any monitoring at all? Are they coming across any other airlines that are breaking rules and regulations, and is your department seeing that they are fully enforcing all your MOT rules and regulations?

Mr. Lang: First of all, I made it very clear, the first time those particular words in the telex were brought to my attention, that they were not words I would want to see used, and they are not being used anymore. I certainly do not want any question of embarrassment to the Minister to be a problem. Obviously, the broad question of whether or not what we are doing can stand up in the face of examination is probably a useful sanction, a useful thing for our people to bear in mind, as it probably is for every public servant: making sure they can justify what they are doing when they are impinging upon individuals' rights.

Of course, with regard to your second question, in the constant enforcement program there are evidences from time to time, in our view, of breaches of the rules, and justification for the terminating of certificates or licences and, indeed, the laying of charges. I will not comment on any of those specifically, because in the ordinary course of events those go before enforcement officers and the courts; but there have been a number in the news recently, which is evidence of the fact that we have to keep a watchful eye.

[Translation]

les inspecteurs. Ils ont eu à se demander s'ils pouvaient vraiment faire appliquer tel ou tel règlement. Il faut tenir compte de cet aspect de la question.

Nous modifions les règlements sur une base régulière. Si nous pouvons en venir à discuter du bill, nous le ferons une fois de plus. Il y a le problème que l'on sait et quelques autres qui sont dus à des lacunes ou des échappatoires dans la loi. Donc, nous avons modifié jusqu'ici et nous continuerons de modifier les lois et les règlements. Mais je tiens à souligner que l'une des principales raisons pour lesquelles nous avons pu maintenir un si haut niveau de sécurité au pays, c'est le respect qu'ont toujours montré les exploitants, les pilotes et l'industrie de l'aviation de façon générale à l'égard des règlements ainsi que leur attitude face à ces règlements. Et cela est dû dans une large mesure au rôle qu'a joué le ministère des Transports.

M. McKenzie: Merci.

Il y a encore un point que je vais aborder avec vous. Vous vous souvenez de ce télex qui a été envoyé par le ministère en mai dernier et qui émanait du directeur des permis aéronautiques. Entre autres, le télex disait ceci:

Les inspecteurs du ministère des Transports doivent accorder toute l'attention nécessaire à la possibilité que le ministre soit mis dans une situation embarrassante ou qu'il y ait d'autres implications politiques par suite de la suspension de permis.

J'espère que vous avez renversé cette directive et que vous surveillez la conduite de votre ministère. Le ministère a-t-il découvert d'autres sociétés aériennes qui ne respectent pas les directives et les règlements du ministère des transports, comme c'était le cas des sociétés impliquées dans les écrasements qui se sont produits à Rimouski en 1973 et à Pickle Lake plus tard? Avez-vous eu des rapports à cet effet, avez-vous exercé une surveillance? Y a-t-il d'autres sociétés aériennes qui ne respectent pas les lignes de conduite imposées par le ministère, le ministère veille-t-il à ce que ces règlements soient appliqués?

M. Lang: D'abord, j'ai indiqué clairement, au moment où ce télex a été porté à mon attention, que je n'étais pas d'accord quant à son libellé, et je ne crois pas que l'on utilise la même formule maintenant. Je ne veux certainement pas que la possibilité que le ministre puisse se trouver dans l'embarras devienne un problème. Par ailleurs, il faut se demander si la mesure qui est prise peut tenir devant un examen rigoureux. C'est une considération qui doit être présente à l'esprit de nos fonctionnaires comme de tous les fonctionnaires que de veiller à ce qu'ils puissent justifier leurs actes lorsqu'ils limitent le droit des particuliers.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, le programme d'application met en lumière ce que nous considérons comme des manquements aux règlements; nous sommes justifiés parfois de révoquer des certificats ou des permis et même de porter plainte. Évidemment, je ne suis pas en mesure de donner des détails sur ces inculpations puisque dans le cours normal des événements, elles concernent d'abord les officiers chargés de faire respecter les règlements ainsi que les tribunaux. De toute façon, les journaux en ont parlé dernièrement. C'est sûrement la preuve que nous exerçons une surveillance.

[Texte]

Mr. McKenzie: Last Thursday in Dryden, Ontario, three charges under the Aeronautics Act were dismissed because the Department of Justice, which had hired a Thunder Bay lawyer by the name of Paul Gordon to prosecute the Patricia Air under infractions of the Aeronautics Act did not make it to court and the charges were dismissed. It has been stated that Transport Canada officials expressed shock at the dismissal and the charges could be laid again before May but officials have not decided what action to take. What action will you be taking in regards to Patricia Air?

• 2020

Mr. Lang: We intend to lay the charges again and I must say that I was fairly dismayed myself when I heard what had gone on. I am given to understand that the court and the lawyer present in the court understood that the lawyer for the prosecution had in fact been delayed by travel problems and would arrive several hours later but not at the very moment court was to start. In those circumstances I would have thought an adjournment to be in order. In any case it is our intention to lay the charges again.

Mr. McKenzie: You plan to lay them again? Right. Thank you. That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. I believe it was generally agreed that we would move clause by clause this evening, and as all the members know, debate is allowed on various clauses that have to be debated. If that is agreeable we can move and the amendments that I understand are to be put forth can be debated. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I guess for all intents and purposes, Mr. Chairman, we are on Clause 1 and I guess that is fairly broad. I think the questions that I would pose would certainly be relative to the bill. My questions arise from the follow-up to Mr. McKenzie's question, that is if I am next in line on your list.

The Chairman: Yes you are. Are you telling the Chair that we can move to Clause 1 and . . .

Mr. Mazankowski: Well, I can only speak for myself, Mr. Chairman. I cannot speak for my colleagues. They are individual members and I am sure there is a disposition on their part to see that the bill is moved along . . .

Mr. Collenette: No party disposition.

Mr. Mazankowski: . . . and that progress is made. However, it is a very important bill, there are many developments that have transpired throughout the course of consideration of this bill and I think it gives us an opportunity to explore some of the issues and the problem areas that have surfaced.

It is encouraging that we have the Minister of Transport here. He has not had the opportunity of being before us all that often and I would like to ask him a couple of general questions as they relate to the bill and to certain developments that have transpired recently.

[Traduction]

M. McKenzie: Jeudi dernier, à Dryden, Ontario, trois plaintes portées en vertu de la Loi sur l'aéronautique ont été rejetées parce que le ministère de la Justice avait fait appel à un avocat de Thunder Bay du nom de Paul Gordon pour poursuivre Patricia Air, et il n'a pu se présenter devant le tribunal. Les hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont, semble-t-il, été extrêmement surpris du rejet des plaintes. Elles pourraient être portées de nouveau en mai. Les hauts fonctionnaires n'ont encore pris aucune décision officielle. Qu'advient-il de cette affaire de la Patricia Air?

M. Lang: Nous avons l'intention de porter à nouveau plainte. Je dois dire que j'ai été assez surpris moi-même d'apprendre ce qui s'était passé. Il me revient que le tribunal ainsi que l'avocat présent étaient au courant du fait que l'avocat de la poursuite avait été retardé et ne pouvait se présenter que plusieurs heures plus tard. Il ne pouvait être là au moment même où la cause s'ouvrait. J'aurais pensé que dans ces conditions le tribunal aurait pu ajourner l'affaire. Mais comme je l'ai dit, nous avons la ferme intention de porter à nouveau plainte.

M. McKenzie: Vous avez bien dit que vous voulez porter de nouveau plainte? Très bien. Merci. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Je crois que nous avons décidé de commencer l'étude du bill article par article ce soir. Les membres du Comité n'ignorent pas qu'il est possible de discuter de chaque article au fur et à mesure. Si tout le monde est d'accord, nous pouvons commencer. Je pense qu'il y a des amendements qui doivent être débattus. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pour l'instant, monsieur le président, je pense que nous en sommes à l'article premier et que nous pouvons tenir une discussion générale. Les questions que je vais poser ont certainement trait au bill. Elles font suite à celles de M. McKenzie. Je ne sais pas si je suis le suivant sur votre liste.

Le président: Vous l'êtes bien. Dois-je comprendre que la présidence peut proposer l'adoption de l'article premier et que . . .

M. Mazankowski: Évidemment, je parle en mon nom personnel, monsieur le président. Je ne veux pas parler au nom de mes collègues. Ils ont droit à leur propre opinion et je suis sûr qu'ils tiennent à ce que le bill soit adopté assez rapidement . . .

M. Collenette: Pas nécessairement le parti.

M. Mazankowski: Il reste que le bill est très important et que certains événements se sont produits au cours de son étude. Je pense que nous devons examiner certaines questions, certains problèmes qui se sont manifestés depuis.

Nous avons la bonne fortune d'avoir le ministre des Transports parmi nous, nous n'avons pas pu le voir tellement souvent. Je voudrais profiter de l'occasion pour lui poser quelques questions d'ordre général qui se rattachent au bill. Je voudrais aborder également certains événements récents.

[Text]

The Chairman: I agree with that if they relate to the bill as we come to the particular part . . .

Mr. Mazankowski: You know, Mr. Chairman, all my questions would relate to the bill. I would always want to make sure that I would not put you in a difficult position.

The Chairman: Well, I do not think you would want to do that. I am just reiterating that if they relate to the bill, then every clause, as we go clause by clause, is debatable. If it is agreeable we can move to Clause 1 and debate that and go on hopefully to complete the bill this evening now that we have the minister with us.

Shall Clause 1 carry?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman. I was thinking that my questions would be permitted under consideration of Clause 1.

On Clause 1-

The Chairman: On Clause 1, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: My questions arise from the questions, and their answers, of my colleague from Winnipeg South Centre. I may have missed his first question.

Mr. Chairman, Mr. Minister, since the Pickle Lake incident there has been a fair amount of publicity and a fair amount of concern about that particular accident. It was clearly indicated that inspection and enforcement action by Transport Canada was not effective in correcting the deficiencies of the carrier. I know, Mr. Minister, that you have announced in general terms how you are intending to tighten up the operations with additional enforcement officers and the greater amount of power left in the hands of the regional authorities, but Mr. Minister, could you outline precisely and specifically what action has been taken in the area in which this incident occurred?

Mr. Lang: Well, I do not consider that, the area is necessarily the only area where action is needed. So it has been general action wherever it appeared that similar kinds of problems existed.

• (2025)

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the concern was largely in the northern part of Ontario, and I suppose, for all intents and purposes, this would be considered a part of that.

Mr. Lang: The accident was there, so there was highlighted attention with regard to Northern Ontario. In fact, however if an accident like that had occurred in one or two other areas, a similar problem might have occurred. In other words, I would just like to make it clear that, first of all, the general standard of a lot of the operators in that area is pretty good; and secondly, problems do occur in some other areas of the country as well, so our action has been general across the country. We are indeed adding additional inspectors particularly in the large area of Northern Ontario, but also in certain other areas of the country.

[Translation]

Le président: Je suis bien d'accord pourvu que vos questions aient trait au bill et qu'elles soient posées au fur et à mesure . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, toutes mes questions se rattachent au bill. Je veux éviter de vous placer dans une situation délicate.

Le président: Je le sais très bien. Je dis simplement que si vos questions ont trait au bill elles peuvent être posées et discutées au fur et à mesure de la mise en délibération de chaque article. Si le Comité est d'accord nous pouvons maintenant mettre en délibération l'article premier et le discuter. Nous pourrions peut-être en terminer avec le bill ce soir, maintenant que nous avons le ministre parmi nous.

L'article 1 est-il adopté?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense que mes questions peuvent être posées sous l'article 1.

Article 1.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je veux revenir sur les sujets qu'a abordé mon collègue de Winnipeg-Sud-Centre. J'ai peut-être oublié sa première question.

Monsieur le président, monsieur le ministre, l'incident de Pickle Lake a été entouré de pas mal de publicité et a suscité une certaine inquiétude. Il a clairement été établi que les inspections et les mesures d'application du ministère des Transports n'ont pas suffi à corriger les défaillances du transporteur. Je sais, monsieur le ministre, que vous avez annoncé que de façon générale vous vouliez renforcer les procédures en embauchant un plus grand nombre d'inspecteurs et en donnant plus de pouvoirs aux autorités régionales, mais je me demande si vous ne pourriez pas préciser davantage et révéler quelles mesures exactement ont été prises dans la région où l'accident s'est produit.

M. Lang: Je ne pense pas que cette région soit la seule où des mesures soient nécessaires. Les mesures qui ont été prises ont donc été des mesures générales qui s'appliquaient à toutes les régions où il y avait des problèmes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est surtout dans le nord de l'Ontario que les gens se sont inquiétés, et je présume que cette région a été incluse dans les mesures qui ont été prises.

M. Lang: L'accident s'est produit dans le nord de l'Ontario, et c'est là que l'attention du public s'est portée surtout. Et cependant, si l'accident s'était produit dans une ou deux autres régions, le problème aurait pu être le même. Je ne veux pas qu'il y ait de malentendu. De façon générale, la qualité du service offert par les exploitants dans cette région est excellente. Il y a des problèmes dans les autres régions du pays également. Les mesures que nous avons prises l'ont été pour l'ensemble du pays. Il est vrai que nous avons plus d'inspecteurs dans le nord de l'Ontario, mais c'est aussi le cas pour d'autres régions du pays.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I think the concern, Mr. Chairman and Mr. Minister, is the fact that in this particular accident report it is revealed that the carrier's records were inadequate; records were not kept on their pilots, and none were produced for the crew; maintenance records and procedures did not comply with Transport Canada standards. These are all problem areas that arose out of the investigation of this particular accident.

What we are really wondering is, how many of these kinds of inspections are carried out, and how many times does this kind of information surface throughout the normal course of the inspection operations of an enforcement officer? Here we have a situation where there was an accident. We know these things were not complied with, and I think what the Committee is concerned about—and, I think, what many people in this country are concerned about—is, how many of these kinds of instances take place, where there is not in fact an accident and this kind of information does not surface to the public?

Mr. Lang: Mr. Chairman, if, as I believe is the case, we have the best record in the world in terms of the small number of accidents and incidents, given the number of movements of aircraft over our territory, you can rest, in one sense, relatively easy. On the other hand, we never rest easy because we want to improve that record—and that standard. So we go on with our inspections. We have been adding more inspectors; we have been giving the authority to regional officials, which was recommended, in effect, in the inquiry; and we have adopted some of the techniques for inspection that were recommended there. Some charges have been laid within the last six weeks, but, as I said to Mr. McKenzie before you arrived, I do not really want to get into the position of speaking about individual situations where enforcement is taking place.

Mr. Mazankowski: Of course, if one were to believe the report, and I think we have to believe the report, one would not share the view that our safety standards are up to par; there is indeed some reason to be concerned. I think one of the reasons there perhaps are some difficulties in applying and enforcing the rules and regulations is the fact that there does not seem to be a clear definition. As you pointed out once, Mr. Minister, one has to weigh the primacy of safety vis-à-vis the question of civil liberties and the matter of the provisions that serve us, and I just wonder if there has not been some clouding in that particular area that should be cleared up. It would seem to me that the enforcement officers would probably have some difficulty in weighing those two elements, which I think are very relevant and very pertinent.

Mr. Lang: We cannot really get away from those elements. You say it is not up to par because there is some evidence of problems, but unless the system is absolutely perfect, which it may not be in the human world, you can always say there is room for improvement. I believe it is up to par, because we may be better than any other jurisdiction you can find. That we are perfect we have certainly indicated by the fact that we are taking steps to improve even that level of performance.

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, ce qu'il y a d'inquiétant dans ce cas c'est le fait que le rapport d'accident révèle que les dossiers du transporteur étaient incomplets; il n'y avait pas de dossier sur les pilotes, il n'y en avait pas non plus sur les équipages; les fiches et les procédures d'entretien ne répondaient pas aux normes de Transport Canada. Ce sont là tous des problèmes qui ont été mis en lumière à la suite de l'enquête sur cet accident.

Ce que nous voulons savoir, c'est combien il y a d'inspections de ce genre, combien il y a de cas de ce genre qui sont signalés par les inspecteurs et les officiers chargés de faire respecter les règlements dans le cours normal de leurs fonctions. Dans ce cas, il s'est produit un accident. On a constaté que les normes n'étaient pas respectées. Ce qui inquiète le Comité, ce qui inquiète beaucoup de gens au pays, c'est de savoir combien il y a de cas de ce genre où il n'y a pas nécessairement d'accident et où il n'y a pas de rapport public?

M. Lang: Monsieur le président, s'il est vrai, comme je le crois, que nous avons la meilleure feuille de route de tous les pays du monde pour ce qui est du nombre d'accidents et de sinistres, compte tenu du nombre de vols au-dessus de notre territoire, nous pouvons être rassurés. Nous ne nous reposons pas sur nos lauriers cependant puisque nous tentons de toujours améliorer notre fiche et de relever nos normes. C'est la raison pour laquelle nous faisons des inspections. Nous avons accru le nombre d'inspecteurs; nous avons donné plus de pouvoirs aux responsables des régions, par suite, d'ailleurs, d'une recommandation de la Commission d'enquête; enfin, nous avons adopté les méthodes d'inspection qui nous ont été proposées. Il y a eu des poursuites intentées au cours des six dernières semaines, mais comme je l'ai dit à M. McKenzie avant que vous ne soyez là, je ne veux pas être amené à parler de chaque cas individuel. C'est à la justice de suivre son cours.

M. Mazankowski: Si nous devons nous fier au rapport, et nous n'avons aucune raison de ne pas le faire, nous ne pouvons partager l'opinion selon laquelle les normes sont assez élevées; nous avons certainement des raisons de nous inquiéter. Une des raisons pour lesquelles les directives et les règlements se révèlent si difficiles à faire appliquer tient au fait qu'il ne semble pas y avoir de définitions claires dans ce domaine. Comme vous l'avez fait remarquer vous-même, monsieur le ministre, il faut toujours trouver l'équilibre entre les libertés individuelles et les mesures prévues par ces dispositions. Je me demande s'il ne faudrait pas préciser davantage toute cette question. Il me semble que les fonctionnaires chargés de faire respecter les règlements doivent avoir beaucoup de mal à faire la part des choses. Les deux éléments sont aussi importants l'un que l'autre.

M. Lang: Il est évidemment difficile de s'en départir. Vous dites que les normes ne sont pas assez strictes parce que certains problèmes ont été mis en lumière. Mais il n'y a pas de système absolument parfait, cela n'existe pas, de sorte qu'il est toujours possible d'y apporter des améliorations. Pour ma part, j'estime que les normes sont suffisantes puisque nous avons peut-être la meilleure fiche de tous les pays. Mais nous n'avons pas encore atteint la perfection, comme en attestent les mesu-

[Text]

As I said to Mr. McKenzie before you came in, a great deal of the safety in any aviation system is going to depend, as legal systems generally do, upon the willing co-operation of the people involved. Indeed, I would pay tribute to the pilots and operators of airlines, and the rest involved in aviation in this country, as having in general a great respect for standards of safety and for rules and regulations. They do not themselves try to rely on legal advice as to whether or not a particular rule is binding upon them. They respect sufficiently the safety of people who are involved that they try to abide by rules that are sensibly laid down. It is not an easy business when it comes to legal enforcement of these rules.

• (2030)

There is so much factual matter that has to be established to sustain the charge, so that you are really far better off working in a spirit of co-operation with the community than using as our first line of defence, as you would seem to indicate you do, a highly technical and legalistic approach of putting people behind bars, or whatever, when they are caught. Our approach has been to try to make sure that they understand why the rules are there, that they trust and have confidence in the safety people who are involved in developing and applying the rules, and that they themselves have a standard which says, "We want to adhere to that." When they do transgress, obviously we have to take action, and we do.

Mr. Mazankowski: What you are saying then Mr. Minister, is that there is not a problem between the enforcement sector and the aviation community in terms of understanding what the rules are and how they should be applied, and that in fact the aviation community does co-operate and does support all the regulations provided. Is it correct to assume that that is the case?

Mr. Lang: Very generally I would say yes, the aviation community is very supportive of the whole purpose and intent and way of operating of our transport inspectors and safety people.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, last week Mr. McLeish was before the Committee and I asked him a couple of questions about the Cranbrook incident. May I ask the Minister if any consideration is being given to reviewing the policy which would dictate when a control tower should be installed at an airport and when not?

Mr. Lang: I am not sure that there is basis for reviewing the policy. The policy itself has in it a constant analysis of the business of a particular airport and the kind of challenge which exists there, and on that basis it is determined whether or not a control tower, as distinct from a radio operator, would be justified.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, Mr. McLeish indicated that a control tower is generally considered to be

[Translation]

res que nous avons prises pour améliorer le rendement de ce secteur.

Comme je l'ai dit à M. McKenzie avant votre arrivée, l'application des mesures de sécurité dans le secteur de l'aviation dépend en grande partie, comme c'est le cas pour tout autre système juridique, de la bonne volonté et de la coopération des intéressés. Et ici, je dois rendre hommage aux pilotes aux exploitants de sociétés aériennes, à tous ceux qui ont quelque chose à voir avec l'aviation du pays, pour le grand respect qu'ils démontrent de façon générale à l'égard des normes de sécurité et de règlements. Ils n'essaient pas d'avoir recours à des avocats pour savoir si tel ou tel règlement les concerne. La sécurité des gens leur tient suffisamment à cœur pour qu'ils veuillent bien respecter les règlements qui tiennent du bon sens. Il n'est pas facile de forcer le respect de ces règlements par des mesures strictement coercitives.

Il faut réunir tant de faits pour appuyer les plaintes ou mieux, en réalité, travailler dans un climat de coopération plutôt que d'avoir recours à des moyens de défense, comme vous semblez le proposer, plutôt que d'avoir recours à des moyens extrêmement techniques et juridiques pour envoyer ceux qui sont pris en défaut derrière les barreaux ou que sais-je encore. Nous avons essayé de veiller à ce qu'ils comprennent pourquoi les règlements existent, à ce qu'ils donnent leur confiance aux agents de sécurité qui mettent au point et en vigueur ces règlements, si bien qu'ils se retrouvent eux-mêmes avec une norme qui leur indique: «Il faut nous en tenir à cela». Bien entendu, lorsqu'on contrevient au règlement, de toute évidence il nous faut agir et nous le faisons.

M. Mazankowski: Vous semblez dire, monsieur le ministre, qu'il n'y a pas de problèmes entre ceux qui sont chargés de mettre les règlements en vigueur et ceux à qui ces derniers s'appliquent; on comprend bien quels sont les règlements et comment il faut les appliquer et les représentants de l'industrie aéronautique collaborent et appuient les règlements qui existent. Est-ce que je me trompe?

M. Lang: En règle générale, je dirais que oui, les représentants de l'industrie de l'aviation appuient, dans leurs intentions et dans leur façon de procéder, nos inspecteurs du Transport et nos agents de sécurité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, la semaine dernière, M. McLeish a comparu devant le comité. Je lui ai posé quelques questions sur l'accident de Cranbrook. Je vous demande si on envisage de reviser la politique qui détermine l'opportunité d'installer une tour de contrôle dans un aéroport?

M. Lang: Je ne pense pas qu'il y ait de quoi revoir la politique. La politique en elle-même comporte de façon intrinsèque une analyse constante de la situation d'un aéroport donné et des dangers qui y existent. C'est ainsi que nous déterminons s'il est opportun d'installer une tour de contrôle ou non et s'il vaut mieux nommer expressément un opérateur de radio.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. McLeish a indiqué qu'on exigeait une tour de contrôle si un aéroport

[Texte]

required if an airport carries a traffic movement exceeding 20,000. There has been some concern expressed about whether airports such as Cranbrook should not, in fact, have control towers installed. In light of the incident that has occurred, I am wondering whether the Ministry of Transport is taking it upon itself to review that particular policy.

Mr. Lang: We have not yet. I have no reason to believe that because of that particular incident there is any reflection upon the policy as such. While we may in due course look at it, as we look at all these things, the fact is that radio operators can perform very, very well. Indeed, a colleague of yours not very long ago tried to persuade me that we should not move forward with a control tower in a particular airport where our radio operators had been handling the job.

Mr. Mazankowski: I am not arguing for or against. Among the public there is a fair amount of discussion going on about the pros and cons relative to cost considerations and other considerations that have to be weighed, and over whether or not there should be control towers in place such as Cranbrook. I am wondering how many airports in those kinds of circumstances might be considered.

Mr. Lang: Well, we have a great number of airports where there are no radio or control operators, and then those where there are radio but not controllers and those where there are controllers, and that has been part of our total operating system. I of course do not want in any way to go near the discussion on the Cranbrook situation itself, because that would be better done after the facts are out more fully.

Mr. Mazankowski: You have not decided whether you will establish a public inquiry into this particular incident. Have you as yet received the preliminary data which would give you a basis for formulating that decision, Mr. Minister?

Mr. Lang: No, I have not received that data.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Shall Clause 1 carry?

The Chairman: Mr. Oberle.

• 2035

Mr. Oberle: Yes. Through you to the Minister, Mr. Chairman. I would like to follow up on the last question Mr. Mazankowski raised, and that is in respect to smaller airports. I make reference to those airports particularly which have not only no control tower services but no radio service. I too asked Mr. McLeish about that, last week and we really could not establish what the department's minimum standards in that respect would be. Now I know of several small airports in my part of the country where there is no control of any kind and yet we have scheduled jet air traffic landing there daily. Not only that, but with a minimum of effort and co-ordination between the Ministry of Transport and the Department of the Environment, this kind of service could be provided without additional cost.

[Traduction]

achalandé par un trafic de plus de 20,000 avions. On s'est inquiété de savoir si des aéroports comme celui de Cranbrook ne devaient pas en fait être munis d'une tour de contrôle. Par suite de l'accident qui est survenu, je me demande si le ministère des Transports s'engage à revoir la politique établie.

M. Lang: Nous ne l'avons pas encore fait. Je n'ai aucune raison de croire qu'à cause de cet accident, la politique doit être modifiée. Il se peut qu'on décide plus tard de la réévaluer comme nous le faisons dans le cas d'autres politiques mais il n'en demeure pas moins que des opérateurs de radio peuvent très bien s'en tirer. En fait, un de vos collègues a essayé de me persuader il n'y a pas très longtemps qu'il ne fallait pas installer de tour de contrôle dans un aéroport où nos radios s'en étaient très bien tirés jusque là.

M. Mazankowski: Mais je n'essaie pas de vous convaincre. Au sein du public, on discute beaucoup des avantages et des inconvénients, compte tenu du coût et d'autres considérations et on se demande s'il ne serait pas opportun d'installer des tours de contrôles dans des endroits tels que Cranbrook. Je me demande combien d'aéroports sont dans une situation analogue.

M. Lang: Il existe beaucoup d'aéroports où il n'y a pas de contrôleurs ni de radios et il en existe d'autres où il y a des radios mais pas de contrôleurs et d'autres il y a des contrôleurs. Tout cela fait partie d'un système d'exploitation d'ensemble. Je ne veux pas aborder le cas précis de Cranbrook car auparavant il faudrait que certains faits soient divulgués.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas encore décidé si l'on doit procéder à une enquête publique dans ce cas-là. Mais avec vous d'ores et déjà reçu les données préliminaires qui vous permettraient de prendre une telle décision?

M. Lang: Non, pas encore.

Le président: Merci monsieur Mazankowski.

L'article 1 est-il adopté?

Le président: Monsieur Oberle.

M. Oberle: J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Mazankowski, au sujet des petits aéroports. Je songe ici aux aéroports qui sont totalement démunis de tours de contrôle ou de radios. La semaine dernière je posais certaines questions à M. McLeish là-dessus. Or, nous avons été incapables de déterminer quelles étaient les normes minimales du ministère à cet égard. Dans ma région, il y a plusieurs petits aéroports où il n'existe pas de tour de contrôle et pourtant des avions à réaction y atterrissent quotidiennement. J'estime que s'il existait la moindre coordination entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement, le service de contrôle pourrait être fourni sans coût supplémentaire.

[Text]

• 2035

I would like to ask the Minister whether there is any way to co-ordinate the efforts of the atmospheric environment people that usually operate and report out of these airports and the Ministry of Transport, meaning that in a situation like Dawson Creek, for instance—and it just frightens me what could happen at that airport—where you have no radio reporting, no air-to-ground communication at all, whether an arrangement could not be made with Environment Canada where the people who report the weather, who are busy for about fifteen minutes of every hour, could not as well man a radio with little extra effort and little extra technological equipment. Could the Minister address himself to that?

Mr. Lang: I am sorry, I missed that. Who was it to whom you wanted to add the duties of dealing with this?

Mr. Oberle: I would like to add the duties of a radio reporter to the duties of the weather station that is at the airport. Every small airport does have a weather station, but there is no co-ordination of any kind.

Mr. Lang: Some airports do not have weather stations. I would have to check.

Mr. Oberle: I know of several that do have a weather station. At Dawson Creek there is no radio air-ground communication but there is a weather station.

Mr. Lang: I would be glad to look into that. I was not aware of that one in particular.

Mr. Oberle: I know of several situations where with the least bit of foresight and planning and co-ordination between the two departments, Environment and Transport, both services could be adequately provided without additional cost.

Mr. Lang: Generally that is done, and as I say, I was not aware of the exception you are talking about. I will be glad to check it to see that it does in fact exist.

Mr. Oberle: Okay, I appreciate that. I would like to follow through with the development of remote and small airports in the more remote and frontier regions of our country. I would like to ask the Minister whether it is the intention of the department to make available over the next little while some additional funds in respect to the development of small minimum-standard airports in the more active resource areas of our country. I am again particularly thinking of northern British Columbia where the focus of all of North America is on the construction of the pipeline, and the obvious need for some additional small airport facilities that someone has to provide.

Have there been any discussions between the ministry and the province of British Columbia, for instance, or indeed the pipeline planners, as to the requirements in this regard? Is it the intention of the department to make some additional funds available over the \$2 million or so that is available every year and is distributed proportionately to the various regions of the country?

[Translation]

J'aimerais que le ministre me dise s'il existe un effort commun entre les responsables des services météorologiques qui sont habituellement installés dans ces aéroports et le ministère des Transports. Prenez par exemple le cas de Dawson Creek—et je frémis quand je songe à ce qui pourrait arriver à cet aéroport—où il n'existe pas de radio, aucune communication air-terre. Ne pourrait-on pas conclure un accord avec Environnement Canada pour que les météorologues qui travaillent 15 minutes chaque heure soient préposés à une radio si bien qu'il en coûterait très peu en efforts supplémentaires et que point ne serait besoin d'installer de l'équipement technologique supplémentaire? Le ministre pourrait-il songer à cela?

M. Lang: Excusez-moi, je n'ai pas bien suivi. A qui confieriez-vous ces responsabilités-là?

M. Oberle: J'aimerais qu'une station météorologique installée dans un aéroport s'occupe des communications radio. Chaque petit aéroport est muni d'une station météorologique mais il n'existe pas de coordination.

M. Lang: Certains aéroports n'en sont pas munis. Il me faudrait vérifier.

M. Oberle: J'en connais plusieurs qui sont munis d'une station météorologique. A Dawson Creek il n'existe pas de communication radio air-terre mais il existe bien une station météorologique.

M. Lang: J'en prends note. Je ne connais pas ce cas particulier.

M. Oberle: Je puis songer à plusieurs cas où avec un minimum de planification, de prévision et de coordination entre les deux ministères, celui de l'Environnement et celui des Transports, ces deux services pourraient très bien être fournis sans frais supplémentaires.

M. Lang: En général, c'est ce qui se passe. Je ne connaissais pas cette exception dont vous parlez. Je vais vérifier.

M. Oberle: Je vous en remercie. J'aimerais passer maintenant aux petits aéroports situés dans des régions éloignées. J'aimerais demander au ministre si le ministère a l'intention d'affecter des crédits additionnels pour donner de l'expansion aux petits aéroports qui seraient situés dans les régions du pays riches en ressources. Je songe ici en particulier au nord de la Colombie-Britannique, sur lequel se tournent tous les regards de l'Amérique du Nord en raison de la construction du pipeline et où de toute évidence se feront sentir des besoins accrus pour de nouvelles installations.

Y a-t-il eu des discussions entre le ministère et la province de Colombie-Britannique ou, encore, les constructeurs du pipeline quant à ce qu'il faudra faire? Le ministère a-t-il l'intention de mettre à contribution des crédits additionnels en plus des 2 millions de dollars qui sont alloués chaque année et répartis proportionnellement entre les diverses régions du pays?

[Texte]

Mr. Lang: That is the amount available at the moment, and there is no larger amount than that in the estimates at this time. We have been having discussions with British Columbia as we have with other governments about this. In addition to the aid we give to what are effectively local or municipal airports we have some pretty important programs for the development of airports in the more remote areas. Many areas across our North in Canada are being developed under that program with direct and total funding from the Government of Canada.

Mr. Oberle: Could the Minister . . .

The Chairman: Mr. Oberle, I have difficulty in finding the relevancy to the bill. I think we are straying a little too far away from the bill. I would ask you please to make it as relevant as possible to the clauses in the bill.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, we are talking about airports, which is what the bill is about in Clause 1, and I have one or two small questions if you would allow me to proceed. It is not that often that we do have the Minister to address policy questions to. He tells us that it is not the intention to bolster this \$2 million which is a very small amount when one considers that it is to be appropriated throughout our country, and particularly in light of the additional pressures that are going to be placed on the planners and municipalities and contractors that will be involved in this massive development. Can the Minister tell us in greater detail to what extent this matter has been discussed with the Province of British Columbia, which, incidentally, has publicly announced that they are willing to share in some of the costs of the development of these facilities? Can we look forward to a more specific announcement in the near future? Are there any plans on where these airports or aerodromes should be located in that critical area?

• 2040

Mr. Lang: British Columbia is doing some planning on its own in this regard, with our co-operation on the technical side. They have indicated their willingness to do some financing of local airport development and we will assist under a variety programs. There are a couple of locations on which we have had discussions with them about the development, but I cannot at this point predict when the announcements will actually be made.

Mr. Oberle: But there are discussions and planning is in progress?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, I just have one other question. I am sure the Minister is no stranger to this problem, which must exist everywhere.

It has to do with the degree of discretion local airport managers exercise respecting fees that are charged at airports—parking fees and landing fees—to small, private operators. I am always inundated with submissions from flying clubs or individuals who, in these areas I have described, use their

[Traduction]

M. Lang: La somme dont vous parlez est disponible actuellement et il n'y a pas de crédit supplémentaire prévu dans les prévisions budgétaires pour l'instant. Nous avons eu des discussions à ce sujet avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et d'autres gouvernements en plus des programmes d'aide aux aéroports locaux ou municipaux, nous avons des programmes relativement importants pour l'installation d'aéroports dans des régions éloignées. Beaucoup de régions du Nord du Canada sont ainsi aménagées en vertu de ce programme financé directement et en totalité par le gouvernement fédéral.

M. Oberle: Le ministre pourrait-il . . .

Le président: Monsieur Oberle, j'ai du mal à déterminer un rapport entre vos questions et le projet de loi. Je crois que vous vous éloignez de la question à l'étude. Je vous prierais de poser des questions aussi pertinentes que possible aux dispositions du bill.

M. Oberle: Monsieur le président, nous parlons d'aéroports et c'est l'objet de l'article 1 du bill. J'ai encore une ou deux brèves questions à poser. Ce n'est pas très souvent que le ministre répond à des questions de politique. Il nous dit qu'on n'a pas l'intention d'augmenter le crédit de 2 millions de dollars prévu actuellement, somme infime lorsqu'on songe à l'étendue du pays et surtout aux contraintes que les municipalités, les responsables de projets et les entrepreneurs subiront par suite de cet énorme projet. Le ministre peut-il nous donner de plus amples renseignements sur l'état d'avancement des discussions avec la province de Colombie-Britannique qui, soit dit en passant, a annoncé publiquement son intention de partager le coût de ces installations? Pouvons-nous compter sur un communiqué précis dans un avenir immédiat? Y a-t-il des plans indiquant où ces aéroports ou ces aérodromes seront situés dans cette région-là?

M. Lang: La province de Colombie-Britannique procède à sa propre planification et nous lui offrons notre collaboration pour l'aspect technique. Elle a indiqué qu'elle était prête à financer des aéroports locaux et nous lui viendrons en aide par le biais de divers programmes. Il y a quelques endroits en vue et dont nous avons parlé ensemble mais je ne puis, pour l'instant, prédire quand sortiront les communiqués officiels.

M. Oberle: Il y aurait donc des discussions et une planification en cours?

M. Lang: Oui.

M. Oberle: Une autre question, monsieur le président. Le ministre connaît sûrement le problème dont je veux lui parler car on le retrouve partout.

Il s'agit de l'autonomie des gérants d'aéroports locaux quant aux droits prélevés aux petits entrepreneurs dans les aéroports: droit de stationnement et droit d'atterrissage. Je reçois quantité de requêtes de la part de clubs d'aviation ou de particuliers qui exploitent leur entreprise dans les régions éloignées et

[Text]

aircraft not merely for pleasure but mostly for business in the resource industries, in the logging and wood fibre industries, and so on. They find it rather offensive when they have to pay substantial sums every year at the airport in Prince George, for instance.

I can understand departmental policy at the Vancouver International Airport. The department would like to get private and small traffic away from that large airport. But what kind of discretion does the local manager have? Is the policy flexible enough that you could say to people in these areas, Okay, until the airport reaches a certain standard or there is a certain demand by commercial aircraft on the facilities, we will allow you to park? After all, in all cases, there is always sufficient land, and it does not really cost the department anything to allow these local operators to park their aircraft there.

It is a constant problem for me. Is there flexibility? What is the department's position?

Mr. Lang: Some small airports, of course, are managed not by the department but by local or other government authorities. Where we have the management of the operation, we accept the fees under the umbrella of regulations, therefore it is not local-manager discretion. But we do have flexibility, and we apply such principles as charging more where traffic is heavy and where we have to take note of the problem that it is creating for the airport.

Mr. Oberle: Then who exercises the discretion? Who makes the decision on why we should charge fees in Prince George and not in Vancouver? That is an example of the point I am trying to make.

Mr. Lang: Sorry, I did not know that there is something not charged in Vancouver. I am glad to have it drawn to my attention.

Mr. Oberle: Well, I would rather have it withdrawn in Prince George. I am not trying to cause anyone any undue hardship in Vancouver.

Mr. Lang: No, but seriously I must say that there is no intention to be unequal in that regard and in that way. Normally, the busier the airport the more likely we would end up with higher charges because of the problem that creates for traffic management and the use of the airport.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Have you a question on the same clause, Mr. McKenzie?

Mr. McKenzie: Yes, I do.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I think the travelling public and many of the smaller airlines would welcome an MOT inspector to come around once in a while. Now, I do know how widespread that is, but I would like to refer to the Rimouski air crash, the DC-3 in which four lives were lost.

Your own MOT report said that the Ministry of Transport had been aware of the carrier's noncompliance compliance for some time but had not effectively enforced the MOT rules and

[Translation]

utilisent leurs avions non pas seulement pour le plaisir mais surtout pour l'industrie, que ce soit celle du bois ou de la fibre de bois. Ces gens trouvent aberrant de devoir verser chaque année des sommes énormes à l'aéroport de Prince George par exemple.

Je comprends bien la politique ministérielle pour ce qui est de l'aéroport international de Vancouver. Le ministère voudrait voir les petites compagnies privées dégager ce gros aéroport. Mais j'aimerais qu'on me dise quelle est l'autonomie dont dispose un gérant d'aéroport local? La politique ministérielle est-elle si souple que l'on puisse dire aux administrateurs de permettre le stationnement gratuit tant que l'aéroport n'aura pas atteint une certaine envergure ou que les compagnies commerciales ne demanderont pas à se servir des installations? N'oublions pas que dans tous les cas, le terrain existe et qu'il n'en coûte rien au ministère pour permettre aux petits entrepreneurs de stationner leurs avions sur place.

J'ai toujours eu du mal à comprendre cela. La politique ministérielle est-elle assez souple? Quelle est la position adoptée par le ministère?

M. Lang: Vous vous rendez compte que certains petits aéroports sont administrés non pas par le ministère mais par les autorités locales. Lorsque c'est nous qui sommes responsables de l'administration, nous percevons des droits en vertu des règlements. Il n'existe donc pas d'autonomie pour le gérant de l'aéroport. Il existe cependant une certaine souplesse et nous exigeons des droits plus élevés pour un aéroport mieux achalandé lorsque nous constatons que le trafic impose des contraintes à un aéroport donné.

M. Oberle: Qui donc décide? Qui décide qu'il y aura des droits perçus à Prince George et non pas à Vancouver? Je vous donne cela comme exemple.

M. Lang: Mais je ne savais pas qu'il n'existait pas de droits à Vancouver. Je suis bien content que vous me le signaliez.

M. Oberle: Mais moi je préférerais qu'on les supprime à Prince George. Mon intention n'est pas de léser qui que ce soit à Vancouver.

M. Lang: Je dois vous dire que nous n'avons pas l'intention d'être injustes ici. Normalement, plus un aéroport est achalandé, plus les droits perçus sont élevés à cause des problèmes qui découlent de la direction du trafic et de l'utilisation des installations.

Le président: Merci monsieur Oberle. Monsieur McKenzie, avez-vous une question à poser sur ce même article?

M. McKenzie: Oui.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, je pense que les voyageurs et beaucoup de petits entrepreneurs seraient ravis si les inspections du ministère des Transports se multipliaient. Je ne sais pas si la situation se reproduit souvent mais je songe au cas de l'accident du DC-3 à Rimouski qui a fait quatre morts.

Dans le propre rapport du ministère des Transports, on signale que le ministère savait, depuis un certain temps, que le transporteur ne se conformait pas aux règlements mais qu'on

[Texte]

regulations. Has the Minister issued a directive that your air safety inspectors are to enforce all your MOT rules and regulations, and if they find a flagrant infraction of the rules and regulations are they prepared to ground that particular aircraft or to make that particular air company stop operations?

• 2045

Mr. Lang: Clearly, the principle upon which we operate is to stop abuses, so that is a fact. I would not go into the remedies because that is a question of what remedies are available with regard to the particular abuse. In other words, I am not going to say, "Yes, we will ground them", I do not know whether we can ground them depending on what the abuse is. We enforce regulations according to the nature of the regulation and the appropriate penalty.

Mr. McKenzie: So other than increasing the number of inspectors, you have given no specific directive that they are to enforce fully MOT rules and regulations.

Mr. Lang: I did not need to. That was the understanding when I became Minister of Transport, and it remains the understanding.

Mr. McKenzie: I would question whether that is in effect after reading these reports. On the Pickle Lake incident, it clearly states:

Inspection and enforcement action by Transport Canada was not effective in correcting the deficiencies of the carrier.

When you answered me in the House a couple of weeks ago, you told me that you had made improvements. Have you made enough improvements that your enforcement of the rules is fully effective in correcting the deficiencies of any carrier?

Mr. Lang: Obviously not. Human failings and breaches of rules will continue to exist. However, I urge you, Mr. McKenzie, not to have this simple approach of trying to say that if there is an offence or if there is a failure, you somehow indict the whole industry and, indeed, the inspection service. There are times when it is better, in human terms and in legal terms, to give the operator a chance to correct his deficiencies, to improve his operations, rather than to march in, as you seem to think, with a sledge hammer, and to close him down as the only alternative. I am satisfied that is not the spirit in which it works best.

So there is the attempt to enforce the rules. There is the problem sometimes of whether those rules are easily enforceable. When that happens and there is a carrier not wanting to operate in the spirit of safety which is common, then we have a bit of a difficulty for a prolonged period with that carrier. But I want to emphasize again that this is the exception; generally, carriers are responsible.

Mr. McKenzie: When one of your inspectors out in Winnipeg or wherever runs into this difficulty, does he contact

[Traduction]

ne faisait pas respecter ces derniers. Le ministre a-t-il émis une directive pour que tous les inspecteurs de la sécurité aérienne fassent respecter les règlements du ministère des Transports et pour que, si on repérait des infractions flagrantes au règlement, on prenne les dispositions nécessaires pour immobiliser un avion donné ou pour enjoindre une compagnie aérienne donnée de cesser son exploitation?

M. Lang: Le principe fondamental que nous avons est de mettre fin à tout abus, c'est indiscutable. Je ne vous parlerai pas des mesures que nous prenons pour ce fait car tout dépend des mesures disponibles dans un cas donné. En d'autres termes, je ne puis pas vous dire: «Oui, effectivement nous immobilisons les avions en cause.» C'est la gravité de l'abus qui détermine si nous pouvons immobiliser un avion. Nous faisons respecter les règlements selon ce qu'ils disent et nous imposons les sanctions qu'il faut.

M. McKenzie: Mais vous vous êtes contentés d'augmenter le nombre d'inspecteurs sans leur donner des directives précises sur la mise en application des règlements du ministère des Transports!

M. Lang: Je n'avais pas à le faire. Quand je suis devenu ministre des Transports, cela était entendu et ce l'est toujours.

M. McKenzie: Sans doutes, après la lecture de ces rapports dans le cas de l'accident à Pickle Lake, on dit précisément:

L'inspection et la mise en application par Transport Canada n'a pas réussi à redresser les lacunes du transporteur.

Il y a quelques semaines, vous m'avez donné une réponse à la Chambre. Vous m'avez dit qu'on avait fait des améliorations. Avez-vous fait assez d'améliorations pour que votre mise en application des règlements réussisse à redresser les lacunes de tout transporteur?

M. Lang: Bien sûr que non. Des erreurs humaines et des contraventions au règlement existeront toujours. Quoiqu'il en soit, j'espère que vous, monsieur McKenzie, vous n'adopterez pas cette approche simpliste qui veut que lorsqu'il y a infraction ou lacune, toute l'industrie soit mise en cause et avec elle, le service d'inspection. Il est parfois des cas où il vaut mieux, du point de vue humain et juridique, donner à un exploitant l'occasion de combler ces lacunes, d'améliorer son exploitation plutôt que de lui faire fermer ses portes *manu militari*. J'estime que ce n'est pas là le meilleur climat de travail.

Nous essayons de faire respecter les règlements mais parfois la difficulté provient du règlement lui-même qui est difficile à faire respecter. Lorsque cela se produit et lorsque le transporteur ne participe pas à ce souci de sécurité qui existe partout, nous faisons face à des difficultés et cela peut se prolonger. Mais je souligne bien qu'il s'agit là d'exceptions. En règle générale, les transporteurs sont conscients de leurs responsabilités.

M. McKenzie: Lorsqu'un de vos inspecteurs, à Winnipeg ou ailleurs, fait face à telle difficulté, avise-t-il Ottawa immédia-

[Text]

Ottawa immediately? Do you direct him whether or not to ground that particular aircraft or that particular airline, or do you just leave it up to him? "Gosh, this good old fellow; if I ground him he will not make a living and he will go bankrupt." Is that the way it is left?

Mr. Lang: You cannot answer such a vague question with any specific answer. Obviously it depends on the nature of the problem, the extent to which it creates a hazard, and the general standard of operations. You may say that you would like a rule where every little offence was just punished and prosecuted to the full. That may not make sense in absolute practical terms; therefore, a bit of discretion is in fact a good thing in a law enforcement system, particularly when you are counting on the basic co-operation of the operators. If the matter is serious, clearly drastic action is warranted. Some discretion rests with the regional operations, while in some cases it has to have clearance here.

Mr. McKenzie: I cannot accept that with the number of fatal crashes that has occurred across Canada in the last couple of years. Forty to fifty lives have been lost. Mr. Mazankowski and others brought up the subject of this PWA landing at Cranbrook. I am not satisfied with your answers at all. You are being very evasive, and I think this is ridiculous when we are talking about the number of lives that have been lost over the last couple of years in small airline crashes. We really do not know from your answers tonight whether you are enforcing rules and regulations or not.

I would like to ask you, Mr. Minister, if Air Canada or CP Air would land at an airport like Cranbrook. Can you tell this Committee?

• 2050

Mr. Lang: Yes, they very well might, although by the nature of the regional-versus main line carriers system you usually have a larger centre and more traffic before you have those particular carriers on the scene. And so, in the nature of things, they are more likely to be at controlled airports.

Mr. McKenzie: I would like one of your officials to answer my question, whether CP Air or Air Canada would land at an airport like Cranbrook with the facilities that are there?

Mr. Lang: Mr. Vaillancourt thinks that indeed CP Air does land at some non controlled airports, but I would be glad to check that.

Mr. McKenzie: Would Air Canada land at an airport with those type of facilities?

Mr. Lang: Would they? Yes, if they had a licence to land. I do not think they would have any problem on the safety side in doing so but whether they, in fact, do, under their current licensing system and their route schedules, I would have to check.

Mr. McKenzie: You are sure that they would land at that type of . . .

Mr. Lang: I have no doubt that they would not be concerned from a safety point of view in doing so.

[Translation]

tement? Lui demandez-vous d'immobiliser un avion donné ou une compagnie donnée ou est-ce à lui qu'il revient de prendre une décision? Se dit-il: «Quel brave homme, si j'immobilise ses avions, il ne pourra plus travailler et il fera faillite.» Est-ce ainsi que cela se passe?

M. Lang: Je ne peux pas donner de réponse précise à une question aussi vague. De toute évidence tout dépend de la nature du problème, du danger créé et de normes générales de l'exploitation. Peut-être voudriez-vous que pour la moindre petite infraction, on applique la sanction maximale avec toutes les poursuites. Cela n'est tout simplement pas pratique. En conséquence, il faut, dans la mise en application de la loi, exercer un peu de jugement, surtout lorsqu'on compte sur la bonne volonté des exploitants. Si la question est grave, il est évident que des mesures draconiennes sont justifiées. Nous laissons une certaine autonomie aux bureaux régionaux mais dans certains cas, la décision passe par Ottawa.

M. McKenzie: Je ne peux pas accepter votre réponse, étant donné le nombre d'accidents mortels qui sont survenus au Canada au cours des dernières années. Il y a eu 40 à 50 morts à cause de ces accidents. M. Mazankowski et d'autres ont rappelé l'atterrissage du PWA à Cranbrook. Vos réponses sont insuffisantes, à mon avis. Elles sont très vagues et je pense que c'est inadmissible quand on songe au nombre de vies humaines perdues au cours des quelques dernières années dans l'écrasement d'avions de petites compagnies aériennes. Nous ne pouvons pas conclure, d'après vos réponses ce soir, que le règlement est fermement respecté.

J'aimerais vous demander, monsieur le ministre, si Air Canada ou CPAir accepteraient de faire atterrir leurs avions à un aéroport comme celui de Cranbrook. Qu'en dites-vous?

M. Lang: Oui, c'est très possible, bien qu'en général avant que ces transporteurs particuliers n'arrivent il faut que le centre soit plus important et qu'il y ait plus de circulation. La nature du rapport entre les lignes régionales et les lignes principales me porte donc à croire qu'ils resteront dans les aéroports contrôlés.

M. McKenzie: Un des hauts fonctionnaires pourrait-il me dire si CP Air ou Air Canada atterrira à un aéroport comme Cranbrook avec les installations actuelles?

M. Lang: M. Vaillancourt pense qu'en effet CP Air atterrit à des aéroports non contrôlés mais je ne demande pas mieux que de vérifier cela.

M. McKenzie: Air Canada atterrira-t-il à un aéroport qui a ce genre d'installations?

M. Lang: Le ferait-il? Oui, s'ils avaient le permis voulu. Je ne pense pas que cela poserait de problèmes de sécurité mais je ne sais pas si le système actuel et leurs itinéraires le leur permettent.

M. McKenzie: Vous êtes certain qu'Air Canada pourrait atterrir à ce genre de . . .

M. Lang: Cela ne fait aucun doute, il n'y aurait aucun problème de sécurité.

[Texte]

Mr. McKenzie: Well, my experience with Air Canada is that they are excellent in regard to safe landings; and I would certainly question whether Air Canada would land at an airport like Cranbrook with the facilities there.

Mr. Lang: If you were alert to the facts you would find that Transport Canada is pretty excellent in regard to safety as well and I really wish that you would not ignore that fact.

Mr. McKenzie: Well, it is not the point I am pursuing. I am pursuing whether an airline like Air Canada, who is very very strict with landing, would land at an airport like Cranbrook. I would like one of your officials to answer that question. I am very interested to know whether Air Canada would land, other than in an emergency situation, at an airport like Cranbrook.

Mr. Lang: Well, you would have to ask Air Canada that themselves. Why would you have them speculate? I just consulted them before I gave you my answer.

Mr. McKenzie: You are very knowledgeable on a lot of aspects of your department but I do not think you know every detail.

Mr. Lang: Well, maybe when the estimates are . . .

Mr. McKenzie: Would you allow one of your officials to answer my question? I would like their opinion along with yours.

The Chairman: Mr. Vaillancourt.

Mr. J. P. Vaillancourt (Director, Aeronautical Standards and Legislation, ministry of Transport): I cannot answer Mr. McKenzie's questions because I do not know the type of services provided at all the airports Air Canada lands at. The ones I know do have control towers but there may be others that I do not know about.

Mr. McKenzie: There may be similar airports.

Mr. Lang: There may be some that are not controlled which you may notice was my answer as well.

Mr. McKenzie: Where Air Canada would land.

Mr. Lang: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Shall Clause 1 carry? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would like someone to explain to me the difference between air stations and airports.

Mr. Lang: Airports is the word now in use. Air stations was once used. It is an indication of how long we have been before we got to this bill and I hope we get through it tonight.

Mr. Mazankowski: It is a matter of semantics then.

Mr. Lang: That is right. It is not a big issue.

Mr. Mazankowski: I must say, Mr. Chairman, if it were simply a matter of typing up the legislation to collect from the three American air carriers who have not been paying their en route fees, I am sure it could have been done in a simpler manner than this bill that we have before us.

[Traduction]

M. McKenzie: Personnellement j'estime qu'Air Canada est une excellente ligne pour les atterrissages sûrs; mais je ne suis pas certain que cette compagnie accepterait d'atterrir à un aéroport comme Cranbrook étant donné les installations qui sont là-bas.

M. Lang: Si vous étiez au courant de la situation vous sauriez que Transport Canada est également excellent pour la sécurité et j'aimerais beaucoup qu'on ne néglige pas cet aspect.

M. McKenzie: Ce n'est pas là ma question. Je veux savoir si une compagnie aérienne comme Air Canada, très stricte pour les atterrissages, atterrirait à un aéroport comme Cranbrook. J'aimerais qu'un de vos hauts fonctionnaires réponde à cette question. Air Canada atterrirait-il à un aéroport comme Cranbrook sans y être forcé?

M. Lang: C'est à Air Canada qu'il vous faudrait poser cette question. Pourquoi demander à nos hauts fonctionnaires de faire des suppositions? Je viens de les consulter avant de vous répondre.

M. McKenzie: Vous connaissez beaucoup de choses dans votre ministère mais je ne suis pas certain que vous soyez au courant de tous les détails.

M. Lang: Eh bien, peut-être lorsque le budget . . .

M. McKenzie: Voudriez-vous autoriser un de vos hauts fonctionnaires à répondre à ma question? J'aimerais avoir également leur avis.

Le président: Monsieur Vaillancourt.

M. J.-P. Vaillancourt (directeur, Normes et Législation aéronautiques, ministère des Transports): Je ne puis répondre aux questions de M. McKenzie car je ne connais pas les types de services offerts à tous les aéroports où atterrit Air Canada. Ceux que je connais ont des tours de contrôle mais peut-être y en a-t-il d'autres que je ne connais pas.

M. McKenzie: Il y a peut-être des aéroports similaires.

M. Lang: Il y en a peut-être certains qui ne sont pas contrôlés et c'est également ce que j'ai répondu.

M. McKenzie: Où Air Canada atterrirait néanmoins?

M. Lang: Oui.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. L'article 1 est-il adopté? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Quelqu'un pourrait-il m'expliquer la différence entre les aérodromes et les aéroports?

M. Lang: On dit aujourd'hui aéroport alors qu'autrefois on disait aérodrome. Cela montre simplement le retard que nous avons mis à préparer ce projet de loi et j'espère qu'il sera adopté dès ce soir.

M. Mazankowski: C'est donc une simple question de sémantique.

M. Lang: C'est exact. Ce n'est pas un gros problème.

M. Mazankowski: Monsieur le président, s'il s'agissait simplement de moderniser la loi pour percevoir les droits des trois transporteurs aériens américains, je suis bien certain qu'on aurait pu le faire plus simplement qu'avec ce genre de projet de loi.

[Text]

Mr. Lang: There were a few other important changes that needed to be made.

Mr. Mazankowski: Well, there have obviously been a few that have not been quite so important because they certainly have not garnered the support of the aviation industry in large measure.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Clause 1 agreed to.

On Clause 2—[*Regulations prescribing charges*]

The Chairman: Mr. Lapointe.

M. Lapointe: J'aimerais, monsieur le président, déposer que l'article 2 du bill C-4 soit modifié en retranchant la ligne 13, page 1, qui est remplacée par ce qui suit:

«5. (1) Sous réserve de la publication dans la *Gazette du Canada* d'un règlement ou d'un décret que le gouverneur en conseil a l'intention d'établir ou de rendre en vertu du présent paragraphe et sous réserve de la possibilité qui est offerte aux propriétaires et exploitants d'aéronefs et tout autre usager des aéroports de faire des observations, dans les quatre-vingt-dix jours d'une telle publication, au Ministre, le gouverneur en conseil peut . . .

Monsieur le président, cet amendement est apporté pour tenir compte des préoccupations qui ont été exprimées au cours de nos séances par divers témoins, à savoir qu'une consultation plus formelle puisse s'établir entre les personnes touchées par la réglementation.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe's amendment reads:

That clause 2 of Bill C-4 be amended by striking out line 14 on page 1 thereof and substituting therefor the following:

“5. (1) Subject to the publication in the *Canada Gazette* of each regulation or order that the Governor in Council proposes to make under this subsection and to the possibility of representations being made by owners and operators of aircraft and other users of airports within ninety days of such publication to the Minister with respect thereto, the Governor in Council may

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, while I think that it indicates the fact that there is a mechanism for a formal consultative process, it is my understanding that some consultations had in fact taken place prior to the implementation of this bill. I am wondering just how effective those consultative procedures could be. If there was not agreement, of course, the will of the Ministry would prevail and it really does not provide any avenue for appeal.

I am wondering if the Parliamentary Secretary has not given any consideration to going a little bit further in that in the event that such regulations were very vigorously objected to by the aviation industry, we could provide a mechanism wherein the matter might be subject to a resolution of the House of Commons and debated and then perhaps referred to

[Translation]

M. Lang: Il y avait quelques autres modifications importantes à faire.

M. Mazankowski: Il y en a bien évidemment quelque-unes qui ne sont pas aussi importantes car elles n'ont pas obtenu l'appui général du secteur de l'aviation.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'article 1 est adopté.

Article 2—Taxes

Le président: Monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I would like to propose an amendment to Section 2. I propose that Clause 2 of Bill C-4 be amended by striking out line 14 on page 1 thereof and substituting therefor the following:

«5.(1) Subject to the publication in the *Canada Gazette* of each publication or order that the Governor in Council proposes to make under this subsection and to the possibility of representations being made by owners and operators of aircraft and other users of airports within 90 days of such publication to the minister with respect thereto, the Governor in Council may.

Mr. Chairman, this amendment deals with the concerns that have been expressed by several witnesses who would want a more formal consultation between the people affected by the legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

M. Lapointe propose que:

L'article 2 du Bill C-4 soit modifié en remplaçant la ligne 13, page 1, par ce qui suit:

«5. (1) Sous réserve de la publication dans *La Gazette du Canada* d'un règlement ou d'un décret que le gouverneur en conseil a l'intention d'établir ou de rendre en vertu du présent paragraphe et sous réserve de la possibilité qui est offerte aux propriétaires et exploitants d'aéronefs et tout autre usager des aéroports de faire des observations, dans les 90 jours d'une telle publication, au ministre, le gouverneur en conseil peut . . .

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si cela montre bien qu'il existe un mécanisme officiel de consultation, je pensais qu'on avait consulté certains groupes avant de sortir ce projet de loi. Je me demande à quoi pourraient véritablement servir ces méthodes de consultation. Il est évident que s'il n'y avait pas accord, la volonté du ministre prévaudrait et il n'y a pas véritablement de voie d'appel.

Le secrétaire parlementaire n'a-t-il pas envisagé d'aller un peu plus loin au cas où ces règlements ne seraient absolument pas acceptés par l'industrie aéronautique pour que nous puissions offrir un mécanisme par lequel la question serait soumise à la Chambre des communes qui en débattrait et verrait s'il y a lieu de la renvoyer à l'étude d'un comité? Comme l'a signalé

[Texte]

a committee for consideration. As Mr. McLeish pointed out, the Standing Committee on Transport and Communications is one of the vehicles through which the aviation industry can be heard.

And having regard to that, if in fact there are regulations imposed upon the aviation industry that are repugnant to them, there should be some manner in which they might be able to seek redress. As I see it, we could go through the 90-day consultative process and the will of the Ministry would obviously prevail and there would really be no recourse for them.

I am wondering if the Parliamentary Secretary might be prepared to extend that mechanism a little further, which would give the industry an opportunity to in fact be heard in a formal manner.

The Chairman: Order, please. The question, Mr. Mazankowski, will have to be put through the Chair to the Minister. Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: I must say that I think the Parliamentary Secretary followed my line of reasoning and seemed quite amenable to what I was at least attempting to explain.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think the consultation process, which is our practice in any case, is very meaningful. Obviously, in the end, the political responsibility has to be taken by the government for the decisions made. But just as obviously, if it is ignoring in any outrageous or unfair fashion the representations, then such a government at that time will deserve to suffer the political consequences.

Just recently, we went through a process . . .

Mr. Mazankowski: You are speaking like the Prime Minister now.

Mr. Lang: Just recently we went through a process where there were objections to some landing fees we were proposing in relation to light aircraft. We went through a consultation and changed the form of the charges so that the difficulties that the aviation community saw were avoided. I think that is a good example of how we do respond in this particular case, in this government, to those representations.

Mr. Mazankowski: We may not always have such a receptive and responsive Minister, though, and this legislation is not only going to serve the tenure of this Minister but others' as well. I am sure that the honourable Minister being a student of law and a student of jurisprudence, would certainly want to see that the legislation that he pilots through would be fair to all concerned, not only for today but for tomorrow.

• 2100

Mr. Lang: I just say that there are problems, and in taking every possible regulations which you have and going through the parliamentary process with it . . .

Mr. Mazankowski: I am not suggesting for one minute that that would apply and I do not . . .

Mr. Lang: That indeed is why regulations are used. As you may know, if you look at any provincial government in this country, the use of regulations without any provision for

[Traduction]

M. McLeish, le Comité permanent des transports et des communications est un des véhicules qui permettent à l'industrie aéronautique de se faire entendre.

A cet égard, si des règlements sont imposés à l'industrie aéronautique contre son gré, il devrait y avoir une façon d'y remédier. A mon avis, on pourrait entamer un processus de consultation de 90 jours et la volonté du ministre prévaudrait de toute façon si bien qu'il n'y aurait pas d'autres recours.

Le secrétaire parlementaire serait-il disposé à élargir un peu ce mécanisme pour donner à l'industrie la possibilité d'être en fait entendue de façon officielle?

Le président: A l'ordre, je vous prie! C'est à la présidence, monsieur Mazankowski, que vous devez poser vos questions au ministre. Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Je dois dire que le secrétaire parlementaire a semblé suivre mon raisonnement et n'a pas rejeté ce que j'ai essayé d'expliquer.

M. Lang: Monsieur le président, je crois que le processus de consultation auquel nous avons recours dans chaque cas est très sérieux. Il est évident qu'à la fin une responsabilité politique doit être assumée par le gouvernement. Mais il est tout aussi évident que si le gouvernement néglige délibérément les instances répétées des intéressés, il devra alors en souffrir les conséquences politiques.

Récemment, nous avons entamé . . .

M. Mazankowski: Voilà que vous parlez comme le premier ministre.

M. Lang: Récemment, nous avons étudié le problème d'objections à certains droits d'atterrissage proposés pour les petits avions. Nous avons, après consultations, modifié ces droits de sorte que les difficultés éprouvées par le secteur aéronautique ont été évitées. Je pense que c'est là un bon exemple de la façon dont procède le gouvernement quand il reçoit ce genre d'objection.

M. Mazankowski: Cela n'empêche qu'on n'aura peut-être pas toujours un ministre aussi ouvert et que la loi ne tombera pas le jour où le ministre quittera ce portefeuille. Étant un étudiant de droit et de jurisprudence, je suis certain que le ministre voudra que cette Loi, qu'il veut faire adopter, soit équitable pour tous les intéressés, non seulement aujourd'hui, mais également à l'avenir.

M. Lang: J'ai simplement dit qu'il y avait des difficultés et, si vous prenez tous les règlements qui existent, à la lumière du processus parlementaire . . .

M. Mazankowski: Je ne veux pas du tout dire que cela s'appliquerait et je ne . . .

M. Lang: Voilà pourquoi les règlements sont appliqués. Vous devez le savoir, si vous étudiez chaque gouvernement provincial au pays, vous verrez qu'on applique en général les

[Text]

consultation is very widespread. Under the approach taken by this government we have been building this kind of specific consultation into many of our regulation making processes in order that we absolutely assure that there is the time for consultation and the notice to the people involved. I think this is a very good precedent at the moment, and I am very pleased with the Parliamentary Secretary's amendment.

The Chairman: All those in favour?

Mr. Oberle: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Could the Minister give us an example of how he envisages this consultative process is to proceed in light of the amendment that the Parliamentary Secretary has introduced? Is it the intention of the Minister to invite submissions from the people affected? What forum will he use? Will it be his own office that deals with these people, or would he consent to have this dialogue carried out in a forum such as this?

Mr. Lang: It might depend on the particular situation. Our ordinary practice, without this amendment—Indeed, the reason we did not have the amendment in is that our practice is so constant that before we make a move in regulations we are in touch with the appropriate part of the aviation community, very often through their association. If it, for instance, affects airlines it may be ATAC, if it is something that affects operators of light aircraft it might be associations like COPA, and we go through that contact with them and get the direct representations back from them. This simply adds the complete formality, that there has to be this public notice of the regulation. I will still tend to think we will have discussions with them far longer and far earlier even when we get to the publication of the regulation relating to that.

Mr. Oberle: Yes, Mr. Chairman, with all respect to the Minister, the experience does not indicate that this generous approach has indeed been applied under his tenure, even, in office. I can recall last year—and he made reference to it himself—when these landing fees were imposed that caused all kinds of problems and consternation to many of the members of Parliament, and the matter became a rather dicey issue in the House of Commons before . . .

Mr. Lang: May I offer you a correction? It has not landing fees that were imposed, it was landing fees that were proposed. The whole discussion followed our proposal of the institution of landing fees. We then delayed their institution for a long period of time so that discussions could go on, and then indeed cancelled them and introduced other forms which were more satisfactory.

Mr. Oberle: Yes, but the proposal was in a manner that simply said this, that these are the landing fees which will come into effect at a certain date. That to me is not a proposal.

Mr. Lang: That was notice. Well, it obviously was, because we changed it.

Mr. Oberle: That is not a proposal, it was a notice. And had there not been the reaction in the political forum the landing fees would have indeed, without further consultation, been imposed at that particular time.

[Translation]

règlements sans qu'il y ait de dispositions concernant la consultation. Le gouvernement a pris une autre attitude, nous avons prévu ce genre de consultation presque toujours lorsqu'il est question d'établir des règlements, afin d'être absolument certains qu'il y aura consultation et avis donné aux intéressés. A mon sens, ce précédent est très bon et je suis ravi de l'amendement du secrétaire parlementaire.

Le président: Ceux qui sont en faveur?

M. Oberle: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Oberle.

M. Oberle: Le ministre pourrait-il nous dire comment il prévoit que ce processus de consultation pourra se faire à la lumière de l'amendement que le secrétaire parlementaire a présenté? A-t-il l'intention d'accepter des mémoires des personnes en cause? De quel forum se servira-t-il? S'adressera-t-il à ces personnes à partir de son bureau ou consentira-t-il à ce que le dialogue se poursuive dans un groupe comme celui-ci?

M. Lang: Cela dépendra de la situation. Habituellement, sans cet amendement—et la raison pour laquelle nous n'avons pas incorporé l'amendement c'est que constamment, avant d'apporter un changement au règlement, nous communiquons avec le secteur intéressé de l'aviation. Très souvent nous le faisons par l'entremise de leur association. Si nos mesures, par exemple, doivent affecter les transporteurs, comme l'ACTA ou les pilotes d'avions légers, les associations comme COPA, nous nous adressons directement à eux pour obtenir leur interprétation. Cela ne fait que compléter les formalités étant donné qu'il doit y avoir avis de règlement. Je crois toujours que nous aurons des discussions avec ces personnes plus tôt et pendant plus longtemps lorsque nous en serons à la publication de ces règlements.

M. Oberle: Oui, mais monsieur le président, sauf le respect que je dois au ministre, l'expérience ne prouve pas que cette approche généreuse ait vraiment été adoptée pendant la durée du mandat du ministre. Je me souviens que l'an passé—il l'a lui-même mentionné—lorsque les droits d'atterrissage ont été imposés, les députés ont eu toutes sortes de problèmes et de soucis. La question fut extrêmement controversée à la Chambre des communes avant . . .

M. Lang: Me permettez-vous de vous reprendre? Les droits n'ont pas été imposés, mais proposés. Des discussions ont suivi notre proposition d'imposer des droits d'atterrissage. Nous avons retardé leur application pendant longtemps afin que ces discussions aient lieu, puis nous l'avons retirée pour présenter d'autres formules plus satisfaisantes.

M. Oberle: Oui, mais la proposition disait simplement: voici le barème des droits d'atterrissage qui sera en vigueur à un certain moment. A mon sens, ce n'est pas une proposition.

M. Lang: Il s'agissait d'un avis. C'était cela évidemment, puisque nous l'avons changé.

M. Oberle: Ce n'était pas une proposition, c'était un avis. N'eût été la réaction des groupes politiques, les droits d'atterrissage auraient été perçus sans autre consultation.

[Texte]

I make reference to another situation where it was the intention of the ministry to restructure the concessions for ground transport contracts. It was said that henceforth the service shall come up for tender, without any warning to the operators that had traditionally relied on their contracts being automatically. Some of them had spent massive amounts of money renewing their equipment and all of a sudden they were called for tender. Had we not been alert and brought that to the ministry's attention many of these people would have suffered hardship, and I want to commend the Minister for the more enlightened view that was eventually adopted. But again, our experience shows that the consultation process has not worked in the manner he has described. It is for that reason that I have asked him to spell out specifically and indicate to us what is the intended procedure in the future.

• 2105

Mr. Lang: I have done that and I think we will have built these procedures in so completely into the system that there will be really no doubt about . . .

Mr. Oberle: It sounds great but we submit that we still have our doubts and keep a close eye on . . . How are you doing? Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Do you want to repeat that, Mr. Oberle? No.

Mr. Oberle: No, Mr. Mazankowski . . .

The Chairman: Shall the amendment carry?

Mr. Mazankowski: I want to move an amendment.

The Chairman: Mr. Mazankowski, we will have to clear this amendment first.

Mr. Oberle: It is an amendment to the amendment.

The Chairman: Is it an amendment to this amendment?

Mr. Mazankowski: It is related to this particular amendment but I suppose that it will come later on page 2.

The Chairman: If it is a separate amendment we will deal with . . .

Mr. Mazankowski: All right, fine.

Amendment agreed to.

Mr. Mazankowski: Okay, I have a question before we go on. Mr. Minister, I wonder if you could explain to the Committee the reasoning behind the insertion of the words "during flight" in proposed Section 5.(1)(a). Does the insertion of those two words strengthen the bill in so far as it applies to the difficulties which you have had in collecting the North Atlantic en route fee and the telecommunications fee on the Polar route?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Mazankowski: In what way?

Mr. Lang: By making it clear that those kinds of services in flight can be covered.

Mr. Mazankowski: These airlines have challenged the right of the Government of Canada to impose these charges. I had not really seen in their arguments any relation to this particu-

[Traduction]

J'ai mentionné un autre cas où le ministre avait l'intention de restructurer les concessions relatives aux contrats de transport de surface. On disait que dorénavant le service ferait l'objet d'appels d'offres sans avertir de quelque façon que ce soit les exploitants qui comptaient depuis toujours sur ces contrats. Certains avaient dépensé des sommes énormes pour renouveler leur équipement et tout d'un coup il fallait soumissionner pour ces contrats. Si nous n'avions pas été à l'affût et porté cette question à l'attention du ministère, de nombreuses personnes auraient éprouvé de graves difficultés. Je tiens à féliciter le ministre qui a adopté éventuellement une attitude plus éclairée. A la lumière de notre expérience, le processus de consultation n'a pas fonctionné comme le ministre l'a décrit. C'est pour cette raison que je lui ai demandé de l'expliquer spécifiquement, de nous dire ce qu'il avait l'intention de faire à l'avenir.

M. Lang: C'est ce que j'ai fait et je crois avoir incorporé ces méthodes complètement dans le système pour qu'il n'y ait pas vraiment de doute . . .

M. Oberle: Cela semble fantastique, mais nous aurons toujours nos doutes et surveillerons de très près . . . ce que vous faites. Très bien.

Le président: Merci monsieur Oberle. Voulez-vous répéter cela monsieur Oberle? Non.

M. Oberle: Non, M. Mazankowski . . .

Le président: L'amendement est-il adopté?

M. Mazankowski: J'aimerais proposer un amendement.

Le président: Monsieur Mazankowski, il nous faut d'abord nous occuper de cet amendement-ci.

M. Oberle: Il s'agit d'un sous-amendement.

Le président: Est-ce bien cela?

M. Mazankowski: Oui ma motion a trait à cet amendement, mais je suppose qu'il en sera question un peu plus loin, à la page 2.

Le président: S'il s'agit d'un amendement distinct, nous l'étudierons . . .

M. Mazankowski: Très bien.

L'amendement est adopté.

M. Mazankowski: Très bien, j'aimerais poser une question avant de poursuivre. Monsieur le ministre, pourriez-vous expliquer aux membres du Comité les raisons qui ont motivé l'insertion des mots «durant l'envolée» à l'article 5(1)a) proposé? L'insertion de ces deux mots renforce-t-elle le bill étant donné les difficultés que vous avez à percevoir les droits sur la route Nord-Atlantique et les droits de télécommunication sur la route polaire?

M. Lang: Oui.

M. Mazankowski: De quelle façon?

M. Lang: En établissant de façon claire que ce genre de services en vol peuvent être couverts.

M. Mazankowski: Ces lignes aériennes ont mis en doute le droit du gouvernement du Canada d'imposer ces taxes. Je ne vois pas dans leurs arguments que cela se rapporte à cet article

[Text]

lar section other than that they have pointed out that it contravenes the ICAO agreement, the Chicago Convention and the various other elements pursuant to the National Transportation Act. I am wondering whether those words are inserted there primarily for the purpose of strengthening the collection procedures of the three foreign carriers or whether in fact there are other implications.

Mr. Lang: No, that is the main intention. Obviously when they are resisting we will want to watch that any possible legal argument they may try to raise is removed. I am sure that our lawyers may have advised some changes which were only probably necessary or possibly necessary but which it is better to clear up very explicitly.

Mr. Mazankowski: Have you enquired as to why this matter has not been proceeded with in the courts? Has it been deliberately held back? The statement of claim, as I understand it, was filed on August 1, 1975 and the statement of claim is against the Government of Canada; it is not the Government of Canada going after the air carriers. I am wondering what reason there is for the extended delay in this matter being dealt with. Will the legislation that we are now enacting have any bearing in fact on the manner in which this action will be proceeded with?

Mr. Lang: As I understand it, Mr. McLeish indicated that his view was that the matter would be coming forward soon but I do not know that we have any better explanation than that for the delay. This will certainly, I think, clear up any doubts about our seriousness and our ability to collect.

Mr. Mazankowski: It has been a pretty shabby record on the part of the Ministry of Transport in applying the charges. Either it has been shabby on the part of the MOT or in fact we have not had the right to impose those charges in the first place. I am not sure which is the right answer.

Mr. Lang: I would hope you would understand the difference between a legal argument where there is doubt or a problem to be resolved in the courts and where there is a clear-cut legal position. And this legislation will, I think, leave us with such a clear-cut position that we will be out of the courts and back collecting.

Mr. Mazankowski: Will it necessitate entering into an agreement with, say, the carriers of the U.S.? The memorandum that was tabled in the Committee indicated that discussions had gone on with the U.S. authorities, that there had really been no response, and from the fact that there was no response it was taken that it met with the agreement of the United States authorities. Would it not have been better, through the vehicle of ICAO or through some set of bilateral arrangements, to have sat down and established an agreement, which would clear the air and give the authorities the opportunity, and the clear legal authority, and then there would be no question about it?

• 2110

Mr. Lang: We need the change in the law to have a clear legal authority.

[Translation]

en particulier sauf qu'ils ont souligné que cette mesure contrevenait à l'accord de l'OACI, la convention de Chicago et les divers autres éléments découlant de la loi nationale sur les transports. Je me demande si ces mots ont été insérés dans le but surtout de renforcer les méthodes de perception des trois transporteurs étrangers ou s'il y a d'autres implications.

M. Lang: Non, c'était là l'intention principale. Il est évident que si les transporteurs opposent de la résistance, nous surveillerons tout argument juridique qu'ils pourraient invoquer. Je suis certain que nos avocats ont conseillé certains changements qui étaient sans doute nécessaires, mais il vaut mieux expliquer la situation de façon bien nette.

M. Mazankowski: Avez-vous demandé pourquoi cette question n'avait pas été réglée devant les tribunaux? A-t-elle été retenue délibérément? L'exposé des plaintes, si j'ai bien compris, a été déposé le 1^{er} août 1975 contre le gouvernement du Canada? Ce n'est pas le gouvernement du Canada qui poursuit les transporteurs aériens. Je me demande pourquoi ce retard prolongé. Cette loi que nous sommes en train d'étudier aura-t-elle un effet sur la façon de procéder dans un procès de ce genre?

M. Lang: Si j'ai bien compris, monsieur McLeish a mentionné que les questions seraient soulevées très bientôt, je n'ai pas de meilleure explication au sujet de ce retard. Il est évident que cette mesure dissipera tout doute quant à notre sérieux et au bien-fondé de la perception de ces droits.

M. Mazankowski: Le ministère des Transports n'a pas un dossier bien reluisant dans la perception des droits. Soit qu'il n'ait pas pu le faire, soit que ces droits n'auraient pas dû être imposés au départ. Je ne suis pas certain de la réponse.

M. Lang: J'espère que vous comprenez la différence qui existe entre un argument juridique où il y a un doute ou un problème à résoudre devant les tribunaux et une situation où la position juridique est claire et nette. J'espère que cette loi nous permettra d'avoir cette position sans équivoque et que nous pourrions de nouveau percevoir ces droits.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il sera nécessaire de conclure un accord avec les transporteurs américains par exemple? Le mémoire présenté au comité indiquait que des discussions avaient eu lieu avec les autorités américaines, qu'il n'y avait vraiment pas eu de réponses, et l'on en a déduit que les autorités américaines étaient d'accord. N'aurait-il pas été préférable, par l'intermédiaire de l'OACI ou d'accords bilatéraux, de discuter et d'élaborer une entente pour défricher le terrain et fournir aux autorités l'occasion et un mandat légal reconnu, ce qui aurait réglé le problème?

M. Lang: Ce mandat légal nécessiterait une modification de la loi.

[Texte]

Mr. Mazankowski: You are satisfied and sure that with the changes in the law we are now prescribing, you are guaranteeing, that there should not now be any further challenges?

Mr. Lang: I am so advised and I am confident.

Mr. Mazankowski: By whom are you advised?

Mr. Lang: By my officials.

Mr. Mazankowski: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Shall Clause 2 as amended carry?

Mr. Mazankowski: Not the whole thing. I have an amendment.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on Clause 2.

Mr. Mazankowski: I have an amendment immediately after line 2 on page 2. I would like to insert the following—I guess this would now become subclause 5.(2)(a) (b) and (c).

Would you like me to read the amendment, Mr. Chairman?

The Chairman: Would you mind? The Chair has received a copy but I would appreciate it if you would read it, just to make sure that the two are identical.

Mr. Mazankowski: The document you have, Mr. Chairman, indicates four subclauses; by virtue of the fact that we have carried and adopted the amendment that was proposed by the honourable Parliamentary Secretary, I would delete paragraph (2)(a), and that is why it is struck out; (b) will now become (a) and (c) will become (b).

The Chairman: Would you like me to read the amendment we have here, Mr. Mazankowski, to see whether it corresponds with yours?

Mr. Mazankowski: Fine, sir.

The Chairman: It is moved by Mr. Mazankowski that Clause 2 of Bill C-2 be amended by adding thereto, immediately after line 2 on page 2, the following:

(2) (a) All regulations made pursuant to this section are subject to negative resolution of the House of Commons.

(b) Notwithstanding paragraph (b), where a motion for the consideration of the House of Commons, signed by not less than twenty members of the House, is filed with the Speaker to the effect that regulations made pursuant to this section be referred to a Standing Committee of the House so that witnesses may be heard and a report may be made to the House, the House of Commons shall, within the first fifteen days next after the motion is filed that the House is sitting, in accordance with the rules of the House, take up and consider the motion, and if the motion, with or without amendments, is approved by the House such regulations shall be so referred to the Committee.

(c) Where regulations are referred to a Committee pursuant to paragraph (b) and the Committee makes a report thereon, such report shall be tabled in the House of Commons and following a debate of no longer than four hours, there shall immediately be a vote on the motion to approve the regulations with or without amendments.

[Traduction]

M. Mazankowski: Êtes-vous convaincu et certain qu'avec les changements que nous proposons maintenant, il n'y aura pas d'autre contestation? Le garantissez-vous?

M. Lang: C'est l'avis que j'ai reçu et je le crois.

M. Mazankowski: De qui l'avez-vous reçu?

M. Lang: De mes fonctionnaires.

M. Mazankowski: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'article 2 modifié est-il adopté?

M. Mazankowski: Pas tout l'article. J'ai un amendement.

Le président: Monsieur Mazankowski, sur l'article 2.

M. Mazankowski: J'ai un amendement immédiatement après la ligne 2 à la page 2. Je voudrais y ajouter ce qui suit: ... je pense que cela deviendrait le nouvel alinéa 5 (2)(a), (b) et (c).

Voulez-vous que je lise l'amendement, monsieur le président?

Le président: Si vous voulez bien. Le président en a reçu une copie mais j'aimerais que vous le lisiez afin de nous assurer que les deux sont identiques.

M. Mazankowski: Le document que vous avez, monsieur le président, contient 4 alinéas, puisque nous avons adopté l'amendement proposé par l'honorable secrétaire parlementaire, je vais rayer le paragraphe 2(a), et c'est pourquoi il est rayé, (b) deviendra (a) et (c) deviendra (b).

Le président: Voulez-vous que je lise l'amendement que nous avons là, monsieur Mazankowski, afin de savoir s'il correspond au vôtre?

M. Mazankowski: Très bien, monsieur.

Le président: M. Mazankowski propose que l'article 2 du Bill C-2 soit modifié en y ajoutant, immédiatement après la ligne 2 à la page 2, ce qui suit:

(2) (a) Tous les règlements découlant de cet article sont sujets à une résolution négative de la Chambre des communes.

(b) Nonobstant l'alinéa (b), lorsqu'une motion demandant que les règlements découlant de cet article soient renvoyés à un comité permanent de la Chambre afin que des témoins puissent être entendus et qu'un rapport puisse être fait à la Chambre, portant la signature d'au moins 20 députés, est déposé devant l'orateur pour être étudié par la Chambre, la Chambre des communes devra, dans les 15 jours suivants pendant lesquels la Chambre siège après le dépôt de la motion, selon les règlements de la Chambre, étudier la motion, et si, avec ou sans amendement, la motion est adoptée par la Chambre ces règlements seront renvoyés au comité.

(c) Lorsque des règlements sont renvoyés au comité selon l'alinéa (b) et que le comité fait rapport, un tel rapport devra être déposé devant la Chambre des communes et suivi d'un débat ne dépassant pas 4 heures et immédiatement après il y aura un vote sur la motion d'adoption du règlement avec ou sans amendement.

[Text]

Is that the amendment as you have it, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Yes, I believe so.

An hon. Member: I think there is one minor change. Should not the (b) be (a) now?

Mr. Mazankowski: Yes.

An hon. Member: Yes, (b) becomes (a), (c) becomes (b) and I guess (d) becomes (c).

• 2115

Mr. Mazankowski: That is right, yes. Mr. Chairman, if I might speak to the amendment, this is certainly not new. There are various precedents that have been established in this regard. I think it goes quite a way in giving some real teeth to the consultative process and gives the industry an opportunity for an avenue of appeal, so to speak. While we have had the consultations that the Minister has referred to, as I take it from the amendment that has been passed, nothing will really change very dramatically. Essentially the same consultative process will take place but there have been suggestions that in dealing with the changes in airport regulations, user charges, et cetera, the Ministry of Transport has taken on a rather paternalistic attitude and they sort of weather the storm and eventually they have their way and I think it is a two-way street.

The thing is that it becomes a rather monopolistic exercise. The aviation industry, the users of the aviation facilities do not always have the opportunity to participate in the plans or the discussions with respect to the establishment of facilities and the mechanisms which they will use and so it is largely done in isolation. As a result, when it comes to paying for these facilities and the services that are derived therefrom, the cost in many cases becomes rather harsh and exorbitant.

The Minister pointed out that there have been cases where, in fact, the Ministry has backed off but it certainly has not been without a lot of effort on the part of individual members of Parliament from all sides of the House. That is not always going to be the case in terms of dealing with an issue that may spring up because as it now stands, with the stroke of pen, theoretically, a change can be made in a regulation, a change can be made in the user charge. I think this is a good way to provide the mechanism that I think is needed, the kind of mechanism that I think would create a better understanding and a more co-operative relationship between the users of the facilities and those who establish them.

Mr. Lang: Mr. Chairman, we discussed this earlier in connection with the other amendment and I indicated the reasons why I think we can have confidence in the consultative process. The problem with this kind of resolution is that it imposes a straitjacket upon the time of the House of Commons at times when it may be very difficult to fit such matters into it. I think it is a principle that has to be used with care. It cannot be applied to all regulations, which is what could be, from time to time, suggested. It can only be used in very major regulatory situations. I know that many who are concerned

[Translation]

Cela correspond-il à l'amendement que vous avez, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui, je le crois.

Une voix: Je crois qu'il y a un petit changement. Maintenant est-ce que (b) ne devrait pas être (a)?

M. Mazankowski: Si.

Une voix: Oui, (b) devient (a), (c) devient (b) et je pense que (d) devient (c).

M. Mazankowski: C'est bien cela. Monsieur le président, si vous me permettez de commenter les amendements, ce n'est certainement pas quelque chose de nouveau. Divers précédents ont été créés dans ce sens. Je crois que cela renforce de beaucoup le processus consultatif et donne à l'industrie une possibilité d'appel, si l'on peut dire. Quoi que nous ayons déjà eu les consultations auxquelles le ministre fait allusion, il n'y aura vraiment pas de changement trop accentué, du moins d'après l'amendement qui a été adopté. Essentiellement, ce sera le même processus de consultations, mais l'on a insinué relativement aux changements dans les règlements sur les aéroports, la facturation d'usagers et ainsi de suite, que le ministère des Transports a adopté une attitude assez paternaliste. En quelque sorte, il laisse passer la tempête et puis éventuellement, il fait ce qu'il veut et je pense que cela doit aller dans les deux sens.

Le problème c'est que cela devient une sorte de monopole. L'industrie aéronautique, les usagers de ces installations n'ont pas toujours l'occasion de participer à l'élaboration de plans ou discussions relativement à la création de ces installations et des mécanismes qu'ils utiliseront. Donc, cela se fait habituellement sans consultation. Le résultat, lorsqu'il faut payer les installations et les services qui en découlent, c'est que dans beaucoup de cas, le coût est plutôt élevé et exorbitant.

Le ministre a apporté certains cas où, en fait, le ministère s'est retiré, mais cela n'a pas été sans beaucoup d'efforts de la part des députés de tous les côtés de la Chambre. Mais ce ne sera pas toujours le cas lorsqu'il faudra régler un problème qui pourrait se présenter parce que dans la situation actuelle, d'un coup de plume, théoriquement, on peut changer un règlement, on peut changer la facturation aux usagers. Je crois que c'est la bonne façon d'offrir un mécanisme que je juge nécessaire, le genre de mécanisme qui rapporterait une meilleure compréhension et une meilleure collaboration entre les usagers des installations et ceux qui les créent.

M. Lang: Monsieur le président, nous en avons discuté plus tôt relativement à d'autres amendements et j'ai expliqué pourquoi je pense que nous pouvons faire confiance au processus de consultation. La difficulté de ce genre de résolution, c'est qu'elle impose une camisole de force au temps dont dispose la Chambre des communes à un moment où il peut être très difficile d'étudier pareilles questions. Je crois que c'est un principe qu'il faut étudier avec prudence. On ne peut l'appliquer à tous les règlements, ce que l'on pourrait suggérer de temps à autre. On peut l'utiliser que dans le cas de règlements

[Texte]

about the time of the House would resist this approach and this circumstance as a result.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, Mr. Minister, I see this mechanism being used only in very extenuating circumstances. The Minister is trying to take this thing to the other extreme. He is inferring through his suggestions that literally every regulation would go before the House of Commons for debate. That is nonsense. I am not suggesting that would be the case. I am saying that this would be used in very extenuating circumstances. All I am saying is that for the aviation industry to have that avenue of appeal, which they do not now have, I would think would certainly go a long way towards providing a more co-operative mood and co-operative climate between the MOT and the aviation industry. I do not accept the Minister's argument at all.

• 2120

Mr. Lang: The point I was making, Mr. Chairman, is that the members of the House do not always exercise their rights, such as prologing debates, et cetera, for the particular purpose of the apparent question before the House, and a rump group proposing progress on the pipeline debate might insist on spending time on this and many other negative resolutions when they really do not have any great interest in the question involved in the resolution, and yet we would be prisoners of not being able to make good regulations or sacrificing House time to that rump group. And this is the kind of thing where I say it is very important for us to have regard to the fact that, thanks to the potential filibuster which already exists and which is frequently abused by some members of the House, we do not make as much progress as we should with important business.

Mr. Oberle: But, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Oberle: . . . we have taken that into consideration and we have safeguarded against the filibuster, which the Minister prefers to call it. I have yet to see a filibuster, in my experience in the House of Commons. There is a time limit of four hours of debate in there and surely major changes that will come about as a result of the bill deserve the scrutiny of that forum. And we have been responsible for building in that safeguard. It is not going to be a prolonged debate; it is a limited debate.

The Chairman: Order, please.

For the information the members, I have received Mr. Mazankowski's amendment and it would be advisable first to see if the amendment is in order or not. I would just like, for the information of the members, to read it into the record. I had some reservations on the procedural admissibility of this amendment and I wonder if we are not going beyond the normal legislative process. However, the following are some of the previous instances where resolutions for allowing review of regulations were allowed in the House of Commons:

On July 25, 1977, at the report stage of Bill C-24, the Immigration Act, there were two motions put. Mr. Jake Epp from Provencher moved Motion No. 50, that Bill C-24

[Traduction]

très importants. Je sais que beaucoup de ceux qui sont préoccupés par le temps de la Chambre résisteraient à cette approche et aux circonstances en découlant.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, je vois ce mécanisme utilisé seulement dans des circonstances très exceptionnelles. Le ministre essaie de nous présenter l'autre extrême. Il prétend que littéralement tous les règlements seraient débattus devant la Chambre de communes. Cela n'a pas de sens. Je ne prétends pas que cela se ferait. Je dis que cela serait utilisé dans des circonstances spéciales. Tout ce que je dis, c'est que pour l'industrie aéronautique, cette possibilité d'appel, qu'elle n'a pas actuellement, ferait énormément pour améliorer le climat de collaboration et de coopération entre le ministère du Transport et cette industrie. Je réfute l'argument du ministre.

M. Lang: Ce que je voulais dire, monsieur le président, c'est que les députés n'exercent pas toujours leur droit, comme la prolongation des débats, et ainsi de suite, par intérêt pour la question apparente débattue devant la Chambre, et un groupe de l'arrière-ban proposant de faire avancer le débat sur le pipe-line peut insister pour y consacrer plus de temps et beaucoup d'autres résolutions négatives alors qu'ils ne sont vraiment pas intéressés à la question contenue dans la résolution, et toutefois nous serions dans l'impossibilité de formuler de bonnes réglementations ou de gaspiller ainsi le temps de la Chambre. C'est pourquoi je dis qu'il importe de tenir compte de ces manœuvres obstructionnistes et dont certains députés abusent fréquemment, car nous avançons moins vite que nous le devrions sur des questions importantes.

M. Oberle: Mais, monsieur le président . . .

Le président: A l'ordre.

M. Oberle: . . . nous en avons tenu compte et nous avons prévenu l'obstruction systématique comme le ministre préfère l'appeler. Je n'ai jamais vu d'obstruction systématique à la Chambre des communes. Le temps limite réservé au débat est de quatre heures et sûrement que les changements importants découlant de ce bill mériteront d'être étudiés par cette assemblée. Et c'est nous qui avons fait figurer cette mesure de sécurité. Ce ne sera pas un débat prolongé, ce sera un débat restreint.

Le président: A l'ordre.

Pour votre gouverne, j'ai reçu la motion de M. Mazankowski et il serait bon de voir si l'amendement est recevable ou non. Pour votre gouverne, je veux simplement le faire consigner. J'avais des doutes quant à l'admissibilité procédurale de cet amendement et je me demande si nous n'allons pas au-delà du processus législatif habituel. Toutefois, voici certains cas où des résolutions pour permettre l'étude des règlements en Chambre ont été adoptées à la Chambre des communes:

Le 25 juillet 1977 à l'étape du rapport du bill C-24, la loi sur l'immigration, il y eut deux motions présentées. M. Jack Epp de Provencher a proposé la motion numéro 50, que le bill

[Text]

respecting immigration, to Canada be amended in Clause 115 by striking out lines 39 to 44 at page 68 and substituting the following therefor:

“(3) Every order in council, regulation or form made under this act shall be laid before Parliament within 15 days after the order in council, regulation or form, as the case may be, is made or, if parliament is not then in session, within 15 days after the commencement of the next ensuing session thereof and every order in council, regulation, or form shall be subject to affirmative resolution or Parliament and shall not come into force until 30 days after it has been published in the *Canada Gazette*”.

After we investigated in respect of other resolutions we had another one by Mr. Andrew Brewin that was brought in that was similar, and then one by the Minister, the honourable Bud Cullen, was brought in. And one that will exemplify the one we have before us, very similar, as an example, to the amendment before us, was proposed by Woolliams in the House on June 30, 1977, while dealing with Bill C-51, an Act to amend the Criminal Code. The House allowed debate on Mr. Woolliams' motion. And I think it is interesting to note that in Section 2:

“(2) Every order in council, regulation or form made under this act shall be laid before Parliament within, 15 days after the order in council, regulation or form, as the case may be, is made or, if Parliament is not then in session, within 15 days after the commencement of the next ensuing session thereof and every order in council, regulation, or form shall be subject to affirmative resolution of Parliament and shall not come into force until published in the *Canda Gazette*.

These are motions that were allowed at report stage to be debated in the House and, consequently, I believe in view of these past practices the amendment is in order.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Howie.

Mr. Howie: Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to ask the Minister for his reaction to the substance of the first paragraph of the amendment we are looking at, and in particular his reaction to a 60-day notice to the aviation community affected by such regulations before they are passed.

• 2125

Mr. Lang: We just adopted a different amendment.

Mr. Howie: I gather you are opposed basically to the amendment. I was wondering what your reaction was to a 60-day notice.

Mr. Lang: We just passed an amendment that gives 90 days' notice, so I obviously have no problem with 60 days.

Mr. Howie: You obviously have no problem with 60 days. Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Howie. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, what is really at issue here is a very fundamental part of democracy. We are, in this

[Translation]

C-24 concernant l'immigration au Canada soit modifié à l'article 115 en rayant les lignes 39 à 44 de la page 68 et en y substituant ce qui suit:

«(3) Chaque décret en conseil, règlement ou formule découlant de cette loi devra être déposé devant le Parlement 15 jours après la rédaction de ce décret en conseil, règlement ou formule, selon le cas, si le Parlement ne siège pas, dans les 15 jours suivant la réouverture de la session suivante et chaque décret en conseil, règlement ou formule seront sujet à une résolution affirmative du Parlement et ne seront applicables que 30 jours après avoir été publiés dans la Gazette du Canada.»

Après avoir enquêté relativement à d'autres résolutions, une résolution semblable fut présentée par M. Andrew Brewin et une autre par le ministre, l'hon. Bud Cullen. Et une résolution qui va expliquer ce que nous avons présentement et qui lui ressemble beaucoup, c'est un amendement présenté à la Chambre par M. Woolliams le 30 juin 1977 lors du débat sur le bill C-51, loi modifiant le code Criminel. La Chambre a permis le débat sur la motion de M. Woolliams. Et je crois qu'il est intéressant de noter qu'à l'article 2:

«(2) ... tout décret en conseil, règlement ou formulaire découlant de cette loi devra être présenté devant le Parlement dans les 15 jours suivant la rédaction du décret en conseil, règlement ou formulaire, selon le cas, si le Parlement ne siège pas, dans les 15 premiers jours suivant la réouverture de la prochaine session et chaque décret en conseil, règlement ou formulaire sera sujet à une résolution affirmative du Parlement et ne sera applicable qu'après avoir été publié dans la Gazette du Canada.

Ce sont les motions sur lesquelles on a permis un débat à la Chambre lors de la présentation du rapport, et je crois donc que cette motion d'amendement est recevable.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Howie.

M. Howie: Merci, monsieur le président. Je voudrais connaître la réaction du ministre sur le fond du premier alinéa de l'amendement que nous étudions, et surtout sa réaction quant à l'avis de 60 jours au secteur de l'aviation touché par de telles augmentations avant qu'il soit adopté.

M. Lang: Nous venons d'adopter un amendement différent.

M. Howie: Je suppose que vous êtes opposé à cet amendement et je me demandais ce que vous pensiez d'un avis de 60 jours.

M. Lang: Comme nous venons d'adopter un amendement pour donner un avis de 90 jours, ces 60 jours ne me gênent pas.

M. Howie: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Howie. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Mais ici, monsieur le président, le problème en cause est fondamentalement un problème de démocra-

[Texte]

institution, relying to a far greater extent upon government orders in council and changes in regulations without any reference to Parliament. There is the growing tendency to use that route, without opportunity for Parliamentary debate, without, in many cases, even the opportunity to scrutinize these regulations through the *Canada Gazette*. While this is a piece of legislation that is badly needed, it is quite obvious, through the work of this Committee, that when the bill does go through it will be a much better piece of legislation, and that has been recognized by the amendments that the government is indeed proposing.

I certainly welcome the amendment that was made by the parliamentary secretary, but I think it should go a little further. For example, in 1976 some 3,326 orders in council were passed without really the knowledge of the public at all, other than perhaps those who were being affected. Some 653 were recorded in the *Canada Gazette*. I say that, Mr. Chairman, only to illustrate the fact that the powers enshrined in this piece of legislation give the Minister the authority to change a rule and regulation with the stroke of a pen; to bear out the representations of the affected parties for 90 days, and the regulation becomes law.

I am suggesting that we are going too far. I think we are abusing the privileges of the Parliamentary institution and abusing the rights of democracy, and if we continue to run roughshod over those inherent rights that I think we want to all work to preserve, we are on a very, very dangerous course. I think any piece of legislation that provides these kinds of powers should have the corresponding kinds of protective features built into it, and I think my amendment does just that. It might certainly be an amendment that could be well adopted in many other pieces of legislation that we deal with from time to time.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Shall the amendment carry?

Mr. Mazankowski: Can we have a recorded vote?

• 2130

Amendment negated: Yeas, 6; Nays, 9.

On Clause 2—*Regulations prescribing charges*

Le président: Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: J'aimerais proposer un autre amendement dont le Comité a déjà pris connaissance. Donc, je propose que l'article 2 du bill soit modifié à la page 2 en retranchant la ligne 3 qui est remplacée par ce qui suit:

«priétaires et exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, le»

Je vais lire les trois amendements, monsieur le président, parce que les buts visés sont les mêmes dans les trois cas.

Le président: Monsieur Lapointe, un seul à la fois s'il vous plaît. Il faut que chaque amendement soit proposé avant de passer à l'autre.

M. Lapointe: Très bien.

Le président: Merci. Continuez. C'est cela?

M. Lapointe: C'est cela.

[Traduction]

tie. En effet, le gouvernement adopte toutes sortes de décrets du conseil, modifications des règlements sans même faire intervenir le Parlement. On a de plus en plus tendance à faire appel à ce moyen sans donner au Parlement la possibilité de débattre les questions ou même d'étudier de près ces règlements publiés dans *La Gazette du Canada*. Même si la loi que nous voulons adopter s'avère très nécessaire, il n'y a pas de doute que grâce au travail du comité, le bill se transformera en une loi améliorée, et le gouvernement lui-même le reconnaît en proposant ces amendements.

J'ai certainement bien accueilli l'amendement présenté par le secrétaire parlementaire, mais je crois que nous devrions aller un peu plus loin. Par exemple, en 1976, il y a eu quelque 3,326 décrets du conseil qui ont été adoptés sans que le public s'en rende compte sauf peut-être les gens directement visés par ces décrets. Environ 653 décrets ont été publiés dans *La Gazette du Canada*, et si j'indique cela, monsieur le président, c'est simplement pour souligner que cette loi permet au ministre de changer d'un coup de plume un règlement, de faire taire les représentations des parties touchées pour une période de 90 jours et pour montrer que le règlement devient loi.

Je prétends que nous allons trop loin, que nous abusons des privilèges parlementaires, que nous mettons en péril les droits de la démocratie et que si nous continuons à les bafouer ces droits alors que nous voulons les préserver, nous nous engageons sur une pente fort dangereuse. Je crois que lorsqu'on présente une loi qui prévoit de tels pouvoirs, on devrait aussi prévoir dans cette même loi des mesures de protection, et mon amendement allait justement en ce sens. C'est un amendement qui pourrait certainement s'intégrer dans d'autres textes législatifs comme ceux que nous étudions de temps à autre.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'amendement est-il adopté?

M. Mazankowski: Peut-on avoir un vote par appel nominatif?

Amendement rejeté: 6 pour; 9 contre.

Article 2 - Taxes

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: I would like to propose another amendment which has already been circulated to the Committee. I propose that clause 2 of bill C-4 be amended by striking out line 5 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less to deposit each year with

I shall read the three amendments, Mr. Chairman, since they all have the same objectives.

The Chairman: Mr. Lapointe, we will do one at a time, please. Each amendment proposed must be adopted before the next one can be proposed.

Mr. Lapointe: Very well.

The Chairman: Thank you. Continue. Is that it?

Mr. Lapointe: That is it.

[Text]

Mr. Oberle: Could we have a bit of an explanation?

The Chairman: It is proposed that Clause 2 of Bill C-4 be amended (a) by striking out line 5 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

... ators of aircraft except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less to deposit each year with ...

M. Lapointe: Avec cet amendement, monsieur le président, on tient compte des justes inquiétudes qui ont été exprimées au début de l'été, lors des séances concernant ce projet de loi-là.

Mr. Mazankowski: Most of the concerns came from this side.

M. Lapointe: Il y avait aussi l'Association des fermiers propriétaires d'avions, et ainsi de suite. C'est une préoccupation qui était justifiée et c'est pour cela qu'on propose l'amendement.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Shall the amendment carry?

Mr. Mazankowski: Just a minute, Mr. Chairman. I want to commend the Parliamentary Secretary for the excellent job he has done on this Committee. Most of the amendments he has advanced to date have been initiated over on this side, and while I would have felt much better if we might have been able to move one or two amendments, just strictly for the record it is interesting to note that he has noted our concerns and noted the fact that we were not happy with this bill. He has transmitted that concern into the amendments, and I want to congratulate him on it.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, je voudrais remercier M. Mazankowski. C'est, bien sûr, le travail de tous les membres du Comité, qu'ils soient libéraux, conservateurs ou néo-démocrates, d'améliorer un projet de loi. Alors, si on a de bonnes suggestions venant de l'autre côté de la table ...

Le président: Merci, monsieur Lapointe. Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: Mr. Chairman, I do not want to enter into an exercise of claiming amendments for or against on one side of the table or the other. I agree with Mr. Lapointe that it is the function of this Committee to make better legislation than that which comes to us from the House, if indeed it can be improved.

But in this particular instance I would like to pay attention to and make some comment to the minister that I regard with some satisfaction and gladness this amendment since I expressed interest in this particular area on behalf of the private pilots as well as for the members on the other side, indeed both here and elsewhere. I am pleased to see this amendment going forward.

The Chairman: Thank you, Mr. Daudlin.

Amendment agreed to.

Le président: Monsieur Lapointe.

[Translation]

M. Oberle: Pourrait-on expliquer de quoi il s'agit?

Le président: Il est proposé que l'on modifie l'article 2 du Bill C-4 à la page 2 en retranchant la ligne 3 et en la remplaçant par ce qui suit:

... propriétaires et exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, le ...

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, this amendment takes into account the legitimate concerns expressed at the beginning of the summer, during the hearings on this bill.

M. Mazankowski: C'est l'opposition qui a exprimé la plupart de ces inquiétudes.

Mr. Lapointe: We also heard them from the association of farmer aircraft owners, etc. The concern is justified, and that is why the amendment is proposed.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

L'amendement est-il adopté?

M. Mazankowski: Un moment, s'il vous plaît, monsieur le président. Je voudrais féliciter le secrétaire parlementaire de l'excellent travail qu'il a fait pour le comité. La plupart des amendements qu'il a proposés jusqu'à maintenant viennent de ce côté-ci; j'aurais certes préféré que nous ayons nous-mêmes proposé un ou deux amendements, pour la forme, mais il est bon de noter que le secrétaire parlementaire a tenu compte de nos inquiétudes et de notre insatisfaction devant le bill. Il a converti ces inquiétudes en amendements, je l'en félicite.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Mazankowski. It is the job of every member of the committee, whether they be Liberals, Conservatives or New Democrats, to improve the bill. Thus, when we have good suggestions from the other side of the table ...

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Daudlin.

M. Daudlin: Monsieur le président, je ne crois pas qu'on devrait attribuer les amendements à l'un ou l'autre côté de la table. Je conviens avec M. Lapointe que c'est le rôle du comité d'améliorer, si possible, les projets de lois que nous renvoie la Chambre.

Dans le cas présent, je voudrais faire remarquer au ministre que je suis très heureux de voir cet amendement, puisque j'ai manifesté un intérêt à ce sujet, au nom des pilotes privés, au nom des députés de l'autre côté, et de ceux d'ici d'ailleurs. Je suis heureux de voir la proposition de cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Daudlin.

L'amendement est adopté.

The Chairman: Mr. Lapointe.

[Texte]

M. Lapointe: Monsieur le président, j'aurais un autre amendement. Je propose que l'article 2 du Bill C-4 soit modifié à la page 2 en retranchant la ligne 11 qui est remplacée par ce qui suit:

«*propriétaires ou exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, confor-*»

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

The other amendment is that Clause 2 of Bill C-4 be amended by striking out line 12 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

... owners or operators of aircraft except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less pursuant to ...

Amendment agreed to

• 2135

Le président: Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, je propose que l'article 2 du bill C-4 soit modifié et que la ligne 18 soit remplacée par ce qui suit:

«*Toutes les taxes imposées aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, conformément au paragra-*»

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe moved:

That Clause 2 of Bill C-4 be amended (c) by striking out line 19 and substituting the following therefor:

“(4) All charges imposed upon the owners or operators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant to subsection”

Amendment agreed to.

Clause 2, as amended, agreed to.

Clause 3 agreed to.

On Clause 4 ...

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: No. You are moving fairly fast, Mr. Chairman. There is some concern over the question of design, is there not? As a matter of fact, was there not a government amendment?

M. Lapointe: Oui, un amendement à l'article 4, monsieur le président.

Mr. Oberle: If we did not watch out for you people, you would be in a terrible fix.

Mr. Lapointe: That is why we keep you there. We leave you there.

Le président: Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Je voudrais proposer un amendement à l'article 4, monsieur le président. Il a été déposé au Comité, il y a quelque temps déjà. Je propose que l'article 4 du Bill C-4 soit modifié par le retranchement de la ligne 34, à la page 3, et remplacé par ce qui suit:

[Traduction]

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I have a second amendment. I propose that clause 2 of Bill C-4 be amended by striking out line 12 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

“of aircraft except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant”

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Dans l'autre amendement, on propose que l'on modifie l'article 2 du Bill C-4 à la page 2, en retranchant la ligne 11 et en la remplaçant par ce qui suit:

«*propriétaires ou exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, confor...*»

L'amendement est adopté.

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I move that Clause 2 of Bill C-4 be amended by striking out line 19 and substituting the following therefor:

All charges imposed upon the owners or operators of aircraft except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant to subsection ...

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

M. Lapointe a proposé que:

L'article 2 du Bill C-4 soit modifié et que la ligne 18 soit remplacée par ce qui suit:

«(4) Toutes les taxes imposées aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, conformément au para-»

L'amendement est adopté.

L'article 2, tel que modifié, est adopté.

L'article 3 est adopté.

A l'article 4 ...

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Non. Vous procédez trop rapidement, monsieur le président. N'a-t-on pas exprimé une préoccupation sur la question de la fabrication, n'est-ce pas? N'y avait-il pas, en effet, un amendement du gouvernement?

Mr. Lapointe: Yes, an amendment to Clause 4, Mr. Chairman.

M. Oberle: Si on ne vous surveillait pas, vous seriez dans une situation fort embarrassante.

M. Lapointe: Voilà pourquoi nous vous gardons là-bas. Et nous vous laissons là-bas.

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: I would like to propose an amendment to Clause 4, Mr. Chairman. It was tabled in the Committee some time ago. I move that Clause 4 of Bill C-4 be amended by striking out line 34 on page 3 and substituting the following therefor:

[Text]

locaux utilisés pour la»

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Il est proposé par Mr. Lapointe:

That clause 4 of Bill C-4 be amended by striking out line 32 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

“in the manufacture or maintenance”

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Is it the intention to move an amendment to remove the word “design” in subclauses (2) and (4) as well?

Mr. Lang: No, only in Clause 2.

Mr. Mazankowski: It is my understanding, Mr. Minister, that there was a commitment to remove the word “design” out of . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: . . . three areas, I believe was the indication that we received from Mr. McLeish.

The Chairman: You have an amendment on . . .

Mr. Mazankowski: No, my amendments do not have a ghost of a chance of getting through. If the government proposes, there seems to be a better chance of getting them through.

Mr. Lang: Mr. Chairman, Mr. McLeish, I think, had a chance to indicate to the Committee and certainly indicated to me that the word “design” can be removed without difficulty where this amendment covers it, but there are areas where it really is needed in order that there be any control at all in regard to the development of aircraft in certain circumstances. So in this area it is suggested to be removed but not some of the later subsections.

I believe this one meets the main point, which had been raised in the earliest discussion, that some people were simply developing their own aircraft.

An hon. Member: Yes, that is right.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Howie.

Mr. Howie: I would like to ask the Minister: we have the right to make rezoning regulations that are mentioned in subclause (3) in reference to our own DOT airports, do we not now?

Mr. Lang: No, we do not, except in regard to noise.

Mr. Howie: I see.

Mr. Lang: We have no right to make them in regard to anything but noise.

• 2140

Mr. Howie: How do you control the height of buildings around our airports? By co-operation with the municipalities?

Mr. Lang: I am sorry, it is the other way around. We have the right to make regulations in regard to height but not in

[Translation]

In the manufacture or maintenance.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Il est proposé par M. Lapointe:

Que l'on modifie l'article 4 du Bill C-4 en retranchant la ligne 34, à la page 3, et en la remplaçant par ce qui suit:

«locaux utilisés pour la»

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: A-t-on l'intention de proposer un amendement afin de remplacer ce mot «fabrication» aux paragraphes (2) et (4) également?

M. Lang: Non, uniquement à l'article 2.

M. Mazankowski: J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, que l'on s'est engagé à retirer le mot «fabrication» de . . .

Le président: Monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: . . . trois articles; je crois que c'est cela que nous a indiqué M. McLeish.

Le président: Vous aviez proposé un amendement à . . .

M. Mazankowski: Non, je n'ai pas la moindre chance de faire accepter mes amendements. Si un amendement émane du gouvernement, il semble avoir une chance de l'être.

M. Lang: Monsieur le président, à ma connaissance, M. McLeish a indiqué au comité et également à moi-même que le mot «fabrication» peut être supprimé sans difficulté dans les cas où s'applique cet amendement; mais il arrive qu'il soit parfois très nécessaire pour qu'il existe un certain contrôle sur le développement des aéronefs dans certains cas. Donc, on a proposé de le supprimer dans ce paragraphe, et non dans certains paragraphes ultérieurs.

Je crois que celui-ci répond à la question principale soulevée au début des discussions, à savoir que certaines personnes fabriquent leur propre aéronef.

Une voix: Oui, c'est exact.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Howie.

M. Howie: J'aimerais demander au ministre si nous avons le droit de faire des règlements de zonage mentionnés au paragraphe 3 en ce qui concerne nos propres aéroports du ministère des Transports?

M. Lang: Non, nous ne l'avons pas, sauf en ce qui concerne le bruit.

M. Howie: Je comprends.

M. Lang: Nous n'avons pas le droit de faire de règlements sauf en ce qui concerne le bruit.

M. Howie: Comment contrôlez-vous la hauteur des édifices qui entourent les aéroports? Par la collaboration des municipalités?

M. Lang: Je suis désolé, mais c'est la situation contraire. Nous avons le droit de faire les règlements en ce qui concerne

[Texte]

regard to certain other things, like noise. Generally speaking, in any case, we rely on co-operation, and that is the route we still intend to follow, even with these changes.

Mr. Howie: And do the changes here relate to privately owned airports?

Mr. Lang: They will not cover all, because we have found there are some areas where the municipalities are held by the court not to have power to make regulations. We may have to amplify those.

Mr. Howie: In regard to the height of buildings and structural things on land that is already owned, have we given any thought to studies on compensation? I realize we do not have this bundle-of-rights theory in respect to property that the Americans do, but it would change the value of a man's land quite a bit, would it not?

Mr. Lang: Yes, it could, and in some of our statutes, as in our expropriation statutes, we have recognized that to the full. In this particular case we have tended to accept the provincial approach because we do not want a higher standard of compensation. If we have to do the zoning, then it is provincial or municipal zoning that applies.

The Chairman: Thank you. Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Toujours à l'article 4, monsieur le président, à la page 7 cette fois . . .

Le président: Excusez-moi, on va régler cet amendement . . .

Amendment carried.

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: I move that Clause 4 of Bill C-4 be amended by striking out lines 2 to 6 on page 7 thereof and substituting therefor the following:

"after the making thereof, with respect to the protection area in relation to which the regulation was made,

(a) be sent by registered mail to the latest known address of each person whose name appears on the assessment roll as the assessed owner of the land in which such protection area is situated; and

(b) be published in two successive issues of at least two newspapers serving the area in which such protection area is situated."

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

M. Lapointe propose que l'article 4 du Bill C-4 est modifié en retranchant les lignes 2 à 5, page 7, qui sont remplacées par ce qui suit:

délais, quant à la zone de sécurité que vise le règlement

a) être envoyée, par courrier recommandé, à la dernière adresse connue de toute personne dont le nom figure au rôle d'évaluation à titre de propriétaire du terrain où se trouve cette zone; et

[Traduction]

leur hauteur, mais non pas en ce qui concerne d'autres éléments, comme le bruit. De façon générale, de toute façon, nous tablons sur la collaboration et nous avons l'intention de continuer ainsi, même à la suite des modifications.

M. Howie: Est-ce que ces modifications concernent les aéroports particuliers?

M. Lang: Elles ne les concerneront pas tous, car nous avons appris qu'il y a certains domaines dans lesquels les municipalités, en vertu des cours de justice, n'ont pas la compétence de faire les règlements. Il nous faudrait peut-être faire des modifications en ces domaines.

M. Howie: Quant à la hauteur des édifices et des structures sur les terrains qui appartiennent déjà à des propriétaires, avons-nous envisagé de lancer une étude sur les remboursements? Je sais que, en ce qui concerne la propriété, nous n'avons pas comme les Américains une théorie de droits étendus, mais cela changerait assez considérablement la valeur d'un terrain, n'est-ce pas?

M. Lang: Oui, cela pourrait arriver, et par certains de nos statuts, par exemple, celui concernant l'expropriation, nous en avons tenu compte. Dans ce cas en particulier, nous avons plutôt accepté l'attitude des provinces, car nous ne voulons pas de normes plus élevées de remboursement. S'il nous incombe de faire le zonage, c'est le zonage provincial ou municipal qui est appliqué.

Le président: Merci. M. Lapointe.

Mr. Lapointe: Still at clause 4, Mr. Chairman, this time on page 7 . . .

The Chairman: Excuse me, we will deal with this amendment . . .

L'amendement est adopté.

Le président: M. Lapointe.

M. Lapointe: Je propose que l'on modifie l'article 4 du Bill C-4 en remplaçant les lignes 2 à 5, page 7, par ce qui suit:

«Délais quant à la zone de sécurité qui vise le règlement

(a) être envoyée, par courrier recommandé, à la dernière adresse connue de toute personne dont le nom figure au rôle d'évaluation à titre de propriétaire du terrain où se trouve cette zone; et

(b) être publiée dans deux numéros consécutifs d'au moins deux journaux distribués dans la région où se trouve cette zone.»

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe moves that clause 4 of Bill C-4 be amended by striking out lines 2 to 6 on page 7 thereof and substituting the following therefor:

after the making thereof with respect to the protection area in relation to which the regulation was made,

a) be sent by registered mail to the latest known address of each person whose name appears on the assessment role as the assessed owner of the land in which such protection area is situated; and

[Text]

b) être publiée dans deux numéros consécutifs d'au moins deux journaux distribués dans la région où se trouve cette zone.

Mr. Howie.

Mr. Howie: Just one brief question. "Two successive issues of at least two newspapers serving the area." What if you have only one newspaper serving the area?

Mr. Lang: I think one can always find two newspapers, weekly or daily. Presumably even a daily coming into an area infrequently would apply.

The Chairman: Thank you, Mr. Howie. Mr. Daudlin.

Mr. Daudlin: I wonder if I might ask the Minister or one of his officials on what regulation or what provincial statute, perhaps, they rely in determining that the assessed owner of the lands is in fact the appropriate person to whom to send the notice. On what provisions do they rely to ensure that the assessment rolls from time to time are adequate to identify the proper owner, as opposed to going to the registered owner and to the appropriate registry or land titles office?

Mr. Lang: I think this approach is the one generally used in provincial-municipal zoning. It was our feeling that in a ten-province situation we had to rely on the pattern generally used. Some words we might have chosen as obviously more appropriate in one province would not be applicable in others. In other words, we hope that by going to the assessment rolls we will generally have the right person, but obviously it cannot be perfect in every case. This is, as I understand it, a pattern which is generally used in the provinces.

The Chairman: Thank you, Mr. Daudlin. Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

Clauses 5 and 6 agreed to.

• 2145

The Chairman: Shall Clause 7 carry? Mr. Lapointe?

On Clause 7

M. Lapointe: Monsieur le président, je crois que le Comité a déjà été informé que notre intention était de laisser tomber cet article. Comme je ne peux pas proposer un amendement pour retirer l'article, alors je suggérerais qu'on vote contre l'article 7.

The Chairman: We cannot delete, we have to vote against.

Clause 7 negatived.

The Chairman: Shall Clause 7 carry?

No, it is going to be reworded, I understand.

Mr. Daudlin: With respect, Mr. Chairman, it is Clause 8 of this bill, and when it is rewritten and reported to the House it will then become automatically Clause 7. It becomes Clause 8 of this bill.

[Translation]

b) be published in two successive issues of at least two newspapers serving the area in which such protection is situated.

M. Howie.

M. Howie: Une petite question. «Deux numéros consécutifs d'au moins deux journaux distribués dans la région où se trouve cette zone.» Qu'arrive-t-il s'il n'y a qu'un journal dans la région?

M. Lang: Je crois qu'on pourrait toujours en trouver deux, hebdomadaires ou quotidiens. Je suppose qu'un quotidien qui entre quelquefois dans la région sera accepté dans ce cas-là.

Le président: Merci, monsieur Howie. M. Daudlin.

M. Daudlin: Puis-je demander au ministre ou à l'un de ses fonctionnaires en vertu de quel règlement ou de quel statut provincial, peut-être, il détermine que le propriétaire reconnu des terrains en question est la personne appropriée à qui l'on devra envoyer l'avis. Sur quelle disposition se fie-t-il afin de s'assurer, de temps à autre, que les listes d'évaluation sont à jour afin de trouver le propriétaire légal, au lieu de consulter le propriétaire enregistré et d'aller au bureau approprié d'enregistrement ou des titres de propriété?

M. Lang: Je crois que c'est l'approche que l'on adopte en général dans le zonage municipal et provincial. Nous avons cru que, puisqu'il s'agit de dix provinces, il fallait s'inspirer des textes existant. Nous aurions pu choisir quelques mots qui s'appliqueraient évidemment dans une province et non dans d'autres. Autrement dit, nous espérons que procéder par les listes d'évaluation nous donnera en général la bonne personne, mais on ne peut pas toujours avoir raison en suivant ce système. Si je ne m'abuse, c'est un système qui est utilisé dans les provinces.

Le président: Merci, monsieur Daudlin. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Le président: L'article 7 est-il adopté? Monsieur Lapointe?

À l'article 7.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I believe the Committee has already been informed that we intend to remove this clause. As I cannot move an amendment to withdraw the clause, I propose that we vote against it.

Le président: Nous ne pouvons pas le supprimer, il faut voter contre l'article.

L'article 7 est rejeté.

Le président: L'article 7 est-il adopté?

Non, on m'apprend que l'on va changer le libellé.

M. Daudlin: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, il s'agit de l'article 8 du projet de loi, après nouvelle rédaction et renvoi à la Chambre, il deviendra l'article 7. Il devient l'article 8 du bill.

[Texte]

Clauses 8 and 9 agreed to.

Title agreed to.

Bill as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill back with the amendments?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Can I have a mover that a reprint of Bill C-4, as amended, be ordered for the use of the House of Commons at the report stage?

Mr. Douglas: I so move.

The Chairman: Mr. Douglas, seconded by Mr. Daudlin.

Motion agreed to.

Mr. Lang: May I express, Mr. Chairman, my appreciation to all members of the Committee for their co-operation and their help in improving the bill.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lang, and to your officials for appearing before us this evening.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: Puis-je rapporter ce projet de loi avec amendements?

Des voix: D'accord.

Le président: Peut-on proposer que le projet de loi C-4, tel qu'amendé, soit réimprimé, afin de le rapporter à la Chambre des communes?

M. Douglas: Je le propose.

Le président: M. Douglas, appuyé par M. Daudlin.

La motion est adoptée.

M. Lang: Monsieur le président, permettez-moi de vous remercier de la collaboration et de l'assistance que j'ai reçues de tous les membres du Comité afin d'améliorer le bill.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lang, et je remercie vos fonctionnaires d'avoir comparu devant nous ce soir.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. R. Moffatt, Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning;
Mr. J. P. Vaillancourt, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

Du ministère des Transports:

M. R. Moffatt, directeur de la région de l'Ontario (Air), Planification des systèmes;
M. J. P. Vaillancourt, directeur, Normes et législation aéronautiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, March 7, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mardi 7 mars 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1977-78 under
TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1977-1978
sous la rubrique TRANSPORTS.

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Baker	Daudlin
(<i>Gander-Twillingate</i>)	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Benjamin	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Cadieu	Elzinga
Condon	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Hamilton (<i>Swift-Current- Maple Creek</i>)	Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)
Harquail	Masniuk
Holt (Mrs.)	McKenzie
Lapointe	Ritchie
	Roy (<i>Laval</i>)—18

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, March 7, 1978:

Mr. Murta replaced Mr. McCain;
Mr. Forrestall replaced Mr. Howie;
Mr. Towers replaced Mr. Elzinga;
Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Flynn;
Mr. Harquail replaced Mr. Wood;
Mr. Condon replaced Mr. Robinson;
Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) replaced Mr. Towers;
Mr. Ritchie replaced Mr. Murta;
Mr. Masniuk replaced Mr. Oberle;
Mr. Elzinga replaced Mr. Mazankowski.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 7 mars 1978:

M. Murta remplace M. McCain;
M. Forrestall remplace M. Howie;
M. Towers remplace M. Elzinga;
M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Flynn;
M. Harquail remplace M. Wood;
M. Condon remplace M. Robinson;
M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) remplace M. Towers;
M. Ritchie remplace M. Murta;
M. Masniuk remplace M. Oberle;
M. Elzinga remplace M. Mazankowski.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, March 1, 1978

ORDERED,—That Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b and 100b relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1978, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 1^{er} mars 1978

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b et 100b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, soient déférés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, February 22, 1978

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, October 18, 1977, your Committee has considered Bill C-4, An Act to amend the Aeronautics Act, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out line 14, on page 1, and substitute the following therefor:

"5. (1) Subject to the publication in the *Canada Gazette* of each regulation or order that the Governor in Council proposes to make under this subsection and to the possibility of representations being made by owners and operators of aircraft and other users of airports within ninety days of such publication to the Minister with respect thereto, the Governor in Council may"

Strike out line 5, on page 2, and substitute the following therefor:

"ators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, to deposit each year with"

Strike out line 12, on page 2, and substitute the following therefor:

"owners or operators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant to"

Strike out line 19, on page 2 and substitute the following therefor:

"(4) All charges imposed upon the owners or operators of aircraft, except where an aircraft weighs 5,700 kilograms or less, pursuant to subsection"

Clause 4

Strike out line 32, on page 3, and substitute the following therefor:

"in the manufacture or mainte-"

Strike out lines 2 to 6 inclusive, on page 7, and substitute the following therefor:

"after the making thereof, with respect to the protection area in relation to which the regulation was made,

(a) be sent by registered mail to the latest known address of each person whose name appears on the assessment roll as the assessed owner of the land in which such protection area is situated; and

(b) be published in two successive issues of at least two newspapers serving the area in which such protection area is situated."

Clause 7

Strike out Clause 7.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 22 février 1978

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 18 octobre 1977, votre Comité a étudié le Bill C-4, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Retrancher la ligne 13, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«5. (1) Sous réserve de la publication dans la *Gazette du Canada* d'un règlement ou d'un décret que le gouverneur en conseil a l'intention d'établir ou de rendre en vertu du présent paragraphe et sous réserve de la possibilité qui est offerte aux propriétaires et exploitants d'aéronefs et tous autres usagers des aéroports de faire des observations, dans les quatre-vingt-dix jours d'une telle publication, au Ministre, le gouverneur en conseil peut,»

Retrancher la ligne 3, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«priétaires et exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, le»

Retrancher la ligne 11, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«priétaires ou exploitants d'aéronefs, sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, confor-»

Retrancher la ligne 18, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«(4) Toutes les taxes imposées aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs sauf lorsqu'il s'agit d'un aéronef pesant 5,700 kilogrammes ou moins, conformément au para-»

Article 4

Retrancher la ligne 34, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«locaux utilisés pour la»

Retrancher les lignes 2 à 5, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«délais, quant à la zone de sécurité que vise le règlement

a) être envoyée, par courrier recommandé, à la dernière adresse connue de toute personne dont le nom figure au rôle d'évaluation à titre de propriétaire du terrain où se trouve cette zone; et

b) être publiée dans deux numéros consécutifs d'au moins deux journaux distribués dans la région où se trouve cette zone.»

Article 7

Retrancher l'article 7.

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-4, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 5 to 12 inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-4, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 5 à 12 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 7, 1978
(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillington*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Elzinga, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Harquail, Mrs. Holt, Messrs. Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, McKenzie and Ritchie.

Appearing: The Honourable Otto Lang, Minister of Transport and Communications.

Witness: From the Department of Transport: Mr. W. McLeish, Administrator, Canadian Air Transport Administration.

The Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978 being read as follows:

ORDERED,—That Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b and 100b relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1978, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b and 40b under Transport.

The Minister and the witness answered questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 MARS 1978
(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillington*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Elzinga, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Harquail, M^{me} Holt, MM. Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, McKenzie et Ritchie.

Comparait: L'honorable Otto Lang, ministre des Transports et des Communications.

Témoin: Du ministère des Transports: M. W. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du 1^{er} mars 1978:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b, et 100b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, soient déferés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération les crédits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b et 40b sous la rubrique Transports.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 7, 1978

• 2015

[Texte]

The Chairman: Order, please. I have a brief subcommittee report for the information of the members that I would like to make you aware of.

Your subcommittee on agenda and procedure met yesterday afternoon and agreed to recommend the following for the upcoming meetings of the committee.

This evening, we will start consideration of the Supplementary Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1978, with the Minister of Transport and his officials.

On Thursday, March 9, 1978 at 9.30 a.m., continuing on the Supplementary Estimates, we will have the representatives from the National Harbours Board.

On Wednesday, March 15, at 3.30 p.m., we will start consideration of the Main Estimates of the Department of Transport, more specifically the Canadian Coast Guard Service, Newfoundland Region.

On Thursday, March 16, at 3.30 p.m., continuing on the Main Estimates, we will meet with representatives of the Atlantic Pilotage Authority.

After the Easter break, we will attempt to organize meetings on April 3 and 4, possibly one on April 3, two on April 4, dealing with Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof. The witnesses will be representatives of the Canadian National Railways.

Also it was mentioned that the Auditor General will be invited to appear on Bill C-17.

Finally, the Honourable Emmett Hall and Mr. Carl Snavely will be invited to appear before the committee on the Main Estimates.

Mr. Benjamin: When?

The Chairman: Well, no date was set. First, we would have to make the request and . . .

Is it agreed that we follow this general procedure?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will commence consideration of the Supplementary Estimates (B) 1977-78 and I will call Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, and 40b under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program Budgetary

Vote 5b—Departmental Administration—Capital Expenditures—To authorize the transfer of \$1,999,999 from Transport Vote 115, Appropriation Act No. 3, 1977, for the purposes of this Vote—\$21,498,000.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 7 mars 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai un bref rapport de sous-comité à présenter aux membres pour leur information, et j'aimerais donc vous le communiquer.

Votre Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure s'est réuni hier après-midi et a convenu de faire les recommandations suivantes, portant sur les réunions ultérieures du Comité.

Ce soir, nous allons entreprendre l'examen du Budget supplémentaire du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, en présence du ministre des Transports et de ses hauts fonctionnaires.

Le jeudi 9 mars 1978, à 9 h 30, poursuivant l'étude du Budget supplémentaire, nous recevrons les représentants du Conseil des ports nationaux.

Le mercredi 15 mars, à 15 h 30, nous commencerons à étudier le Budget des dépenses du ministère des Transports, plus précisément celui de la Garde côtière canadienne, de la région de Terre-Neuve.

Le jeudi 16 mars, à 15 h 30, nous poursuivrons l'étude du Budget des dépenses et recevrons les représentants de l'Administration du pilotage de l'Atlantique.

Après le congé de Pâques, nous tenterons de convoquer des réunions les 3 et 4 avril, peut-être une réunion le 3 avril et deux le 4 avril, afin d'étudier le projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois. Les témoins seront les représentants des Chemins de fer nationaux.

On mentionne également que le Vérificateur général sera invité à comparaître au sujet du projet de loi C-17.

Enfin, l'honorable Emmett Hall et M. Carl Snavely seront invités à comparaître devant le Comité au sujet du Budget des dépenses.

M. Benjamin: Quand?

Le président: Eh bien, aucune date n'a été fixée. Premièrement, il faudrait faire la demande et . . .

Est-il convenu que nous suivions ce programme général?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons commencer l'étude du Budget supplémentaire (B) pour 1977-1978, et je mets en délibération les crédits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, et 40b, sous la rubrique des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale Budgétaire

Crédit 5b—Administration centrale—Dépenses en capital—Pour autoriser le virement au présent Crédit de \$1,999,999 du crédit 115 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédits—\$21,498,000.

[Text]

A—Department—Marine Transportation Program

Budgetary

Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures and contributions—To authorize the transfer of \$2,362,999 from Transport Vote 115, Appropriation Act No. 3, 1977, for the purposes of this Vote; to delete from the accounts certain debts due and claims by Her Majesty amounting in the aggregate to \$7,063.08—\$180,019,000.

Vote 15b—Marine Transportation—Capital expenditures—To authorize the transfer of \$2,152,999 from Transport Vote 50, Appropriation Act No. 3, 1977, for the purposes of this Vote—\$75,804,000.

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 20b—Air Transportation—Operating expenditures—To authorize the deletion from the accounts of certain debts due and claims by Her Majesty amounting in the aggregate to \$32,550.62; and to authorize the transfer of \$5,999,999 from Transport Vote 115, Appropriation Act No. 3, 1977, for the purposes of this Vote—\$221,805,000.

Vote 30b—Air Transportation—Contributions—To authorize the transfer of \$3,649,999 from Transport Vote 115, Appropriation Act No. 3, 1977, for the purposes of this Vote—\$7,252,000.

A—Department—Surface Transportation

Budgetary

Vote 40b—Surface Transportation—Operating expenditures—To extend the purposes of Transport Vote 40, Appropriation Act No. 3, 1977, to include payments to the Canadian National Railway Company to be applied by the Company in payment of the deficits arising in the operations of the Ferry Services in the period from January 1, 1978 to March 31, 1978; to authorize the transfer of \$11,900,000 from Transport Vote 45 and \$2,499,999 from Transport Vote 50, Appropriation Act No. 3, 1977, for the purposes of this Vote—\$125,119,000.

The Chairman: We have the pleasure of having before us this evening the Honourable Otto Lang, Minister of Transport and to his immediate right, the Deputy Minister, Mr. Sylvain Cloutier. Since the Minister has no opening statement for us this evening, our first questioner will be Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I would like to ask the Minister if he is aware of a \$4,300,000 expenditure to upgrade the Mirabel Airport. Are you aware of such an expenditure Mr. Minister?

Hon. Otto Lang (Minister of Transport): No, I am not aware of that specifically.

Mr. McKenzie: All right. That is fine.

Mr. Lang: Where is your information?

Mr. McKenzie: Well, that is all that I wanted to know for now. I will get into my statement.

Now, on April 22, 1976, your Director-General of Civil Aviation directed a memo to the Administrator of Canadian

[Translation]

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10b—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement et contributions—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$2,362,999 du crédit 115 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédits et pour radier des comptes certaines créances et réclamations du gouvernement représentant un total de \$7,063.08—\$180,019,000.

Crédit 15b—Transports par eau—Dépenses en capital—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$2,152,999 du crédit 50 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédits—\$75,804,000.

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 20b—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—Pour autoriser la radiation des comptes de certaines créances et réclamations du gouvernement représentant un total de \$32,550.62 et pour autoriser le virement au présent crédit de \$5,999,999 du crédit 115 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédits—\$221,805,000.

Crédit 30b—Transports aériens—Contributions—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$3,649,999 du crédit 115 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédit—\$7,252,000.

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 40b—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement—Pour étendre la portée du crédit 40 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédits afin d'inclure les paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada devant être affectés par la Compagnie aux déficits d'exploitation des services de traversier pour la période du 1^{er} janvier au 31 mars 1978; pour autoriser le virement au présent crédit de \$11,900,000 du crédit 45 (Transports) et de \$2,499,999 du crédit 50 (Transports) de la Loi n° 3 de 1977 portant affectation de crédits—\$125,119,000.

Le président: Nous sommes heureux de recevoir parmi nous, ce soir, l'honorable Otto Lang, ministre des Transports ainsi que le sous-ministre, M. Sylvain Cloutier, qui se trouve immédiatement à sa droite. Étant donné que le Ministre n'a pas de déclaration liminaire à nous faire ce soir, nous allons donner la parole au premier interrogateur, M. McKenzie.

M. McKenzie: J'aimerais demander au Ministre s'il est au courant d'une dépense de \$4,300,000 afin d'améliorer l'Aéroport de Mirabel. Êtes-vous au courant d'une telle dépense, monsieur le ministre?

L'hon. Otto Lang (ministre des Transports): Non, je ne suis pas au courant de cette dépense précise.

M. McKenzie: C'est bien, ça va.

M. Lang: Où est le renseignement?

M. McKenzie: Eh bien, c'est tout ce que je voulais savoir pour le moment. Je vais maintenant faire ma déclaration.

Le 22 avril 1976, votre Directeur général de l'Aviation civile a envoyé une note de service à l'administrateur de l'Adminis-

[Texte]

Air Transportation Administration stating that runways at Mirabel Airport were built on obsolete and outdated information and a mound presents a hazard to low flying aircraft. Another memo from your Director-General of Airports and Construction to the Director of New Operations states no action had been taken in liaison with your Director-General of Civil Aviation to bring Mirabel up to an acceptable level of safety. Now, apparently you are not aware of this because you are not aware of this particular expenditure. This particular hazard apparently has been in effect for three years, Mr. Lang, and apparently the team that built the airport stated:

• 2020

It is the Team's understanding that a knoll south of Runway 11/29 and some of the side drainage ditches did not meet 1968 zoning standards. Apparently this was not discovered until late 1975, just before the licence was to be issued.

I understand that Mirabel received only a temporary licence when it opened in 1975 because it did not meet proper MOT safety standards.

The correction of the problem now would be very expensive (a preliminary cost estimate indicates \$4.3 M will be required). There seems to be some confusion as to what standards were in effect during the period of construction.

I am quoting from one of your MOT memos. There has been a series of them going between your senior officials for the last three years in regard to this very serious problem. The memo goes on to say:

No action has been taken in regards to the knoll south of Runway 11/29. We are liaising with DGCA in order to make a decision as to what must be done to bring the airport up to an acceptable level of safety.

I understand that your Director General of Civil Aviation has not been acknowledging these very serious problems at Mirabel.

Some of the other MOT memos go on to say:

Drainage ditches at the edge of runways and a major obstruction . . .

which is apparently a mound of earth

which penetrated the transitional zoning surface were identified as the primary areas of deficiency in that they did not conform with the aerodrome geometric design criteria provided in *Aerodrome Standards—Physical Characteristics and Zoning Requirements*.

[Traduction]

tration canadienne des transports aériens, et dans laquelle il affirmait que les pistes de l'Aéroport de Mirabel avaient été construites en fonction de renseignements vieillis et périmés et qu'un monticule représentait un danger pour les aéronefs volant à basse altitude. Une autre note de service en provenance de votre Directeur général des services des aéroports et de la construction envoyée au Directeur des nouvelles activités de fonctionnement affirme qu'aucune mesure n'a été prise en collaboration avec votre Directeur général de l'Aviation civile pour relever la sécurité à Mirabel de façon à ce qu'elle atteigne un niveau acceptable. Il semble maintenant que vous n'avez pas eu vent de cela puisque vous n'êtes pas au courant de ce poste de dépense particulier. Il semble que ce danger existe depuis trois ans, monsieur Lang, et l'équipe qui a construit l'aéroport a déclaré:

A notre connaissance, une butte située au sud de la piste 11/29 et certaines des tranchées de drainage latéral ne se conformaient pas aux normes de zonage de 1968. Il semble qu'on n'ait pas découvert cette anomalie avant les derniers mois de 1975, à peine avant qu'on émette le permis.

Je crois savoir que l'aéroport de Mirabel n'a reçu qu'un permis temporaire lorsqu'il est entré en service en 1975, étant donné qu'il ne se conformait pas aux normes de sécurité du ministère des Transports.

La correction de ce problème entraînerait des frais considérables. Une estimation préliminaire des coûts indique qu'il faudra y consacrer \$4.3 millions de dollars. Il semble y avoir confusion au sujet des normes qui étaient en vigueur pendant la construction.

Je viens de citer l'une des notes de service de votre ministère. Il y en a eu tout un nombre qui ont été échangées entre vos hauts fonctionnaires au cours des trois dernières années à propos de ce problème très grave. La note de service poursuit de la façon suivante:

Aucune mesure n'a été prise au sujet de la butte située au sud de la piste 11/29. À l'heure actuelle, nous établissons une liaison avec le DGAC afin de prendre une décision sur ce qu'il faut faire pour que l'aéroport atteigne un niveau de sécurité acceptable.

Je crois savoir que votre Directeur général de l'aviation civile n'a pas reconnu que ces problèmes très graves existaient à Mirabel.

Certaines des autres notes de service du ministère des Transports poursuivent ainsi:

Les tranchées d'écoulement des eaux qui se trouvent à l'extrémité des pistes est un obstacle principal . . .

Apparemment constitué d'un monticule de terre . . .

qui ont pénétré la surface des zonages de transition ont été identifiés comme les carences fondamentales; ils ne respectent pas les critères de conception géométrique des aéroports, fournis dans les Normes relatives aux aéroports—Caractéristiques matérielles et besoins en zonage.

[Text]

The MOT memo goes on to say:

These standards were first published in 1973 and distributed to all regions for implementation. They were used extensively in the preliminary planning for Pickering Airport but, apparently, the Mirabel team based their planning on earlier, obsolete information.

I find this very strange, building an airport which cost almost a billion dollars.

Mr. Lang: That is quite untrue. I wish you would stop reading that. I imagine the other things you are saying are quite as untrue as that.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I am not finished.

Mr. Lang: It was \$325 million rather than a billion. It is just a slight exaggeration.

Mr. McKenzie: Whether it is three hundred and twenty-five million . . .

Mr. Lang: What is seven hundred million among friends?

Mr. McKenzie: I am not finished, Mr. Chairman. It goes on to say they were building Mirabel on obsolete information, which sounds very strange whether it is \$325 million or \$600 million.

Mr. Lang: Or whether you are obsolete.

Mr. McKenzie: I beg your pardon?

Mr. Lang: I said, or whether you are obsolete.

Mr. McKenzie: No, I am not obsolete. You are obsolete because obviously, sir, you are not on top of what is going on in your department.

Mr. Lang: Yes. Where is your billion?

Mr. McKenzie: It goes on:

In fact, runway construction contracts were awarded years before the new standards were published. The Mirabel team was not made aware of the new standards and, in any case, could hardly have been expected to make major contract specification changes in midstream or after the fact.

Also, the MOT memos go on to say:

Unfortunately . . .

the construction costs

. . . would not eliminate the problem presented by the large mound of earth to the south of Runway 29. This obstacle penetrates the transitional zoning surface for Runway 29 and could create a hazard to aeroplanes flying at low altitude and displaced from the runway centre line in the approach or missed approach phase.

[Translation]

La note de service du ministère des Transports poursuit de la façon suivante:

Ces normes ont été publiées pour la première fois en 1973 et distribuées à toutes les régions pour qu'on les mette en vigueur. On en a fait largement usage à l'étape de la planification préliminaire de l'aéroport de Pickering, mais il semble que le groupe affecté à Mirabel a établi sa planification en fonction de renseignements antérieurs et périmés.

Je trouve cela très étrange, dans le cas d'un aéroport dont la construction nous a coûté presque un milliard de dollars.

M. Lang: Cela est tout à fait faux. J'aimerais bien que vous cessiez de lire ces documents. Je suppose que les autres affirmations que vous faites sont aussi fausses que celles-là.

M. McKenzie: Monsieur le président, je n'ai pas terminé.

M. Lang: Il s'agissait de \$325 millions plutôt que d'un milliard. Il y a une légère exagération ici.

M. McKenzie: Qu'il s'agisse de \$325 millions . . .

M. Lang: Qu'est-ce que \$700 millions de dollars quand on est entre amis?

M. McKenzie: Je n'ai pas terminé, monsieur le président. La note de service précise que les constructeurs se fondaient sur des renseignements périmés pour faire leurs travaux à Mirabel, ce qui paraîtrait étrange, que les sommes en question soient de \$325 millions de dollars ou de \$600 millions de dollars.

M. Lang: Ou que vous-même vous soyez périmé.

M. McKenzie: Je vous demande pardon?

M. Lang: J'ai dit ou que vous, vous soyez périmé.

M. McKenzie: Non, je ne suis pas trop vieux. C'est vous qui l'êtes, monsieur, parce qu'il est clair que vous ne savez pas ce qui se passe dans votre ministère.

M. Lang: Oui. où est votre milliard?

M. McKenzie: La note de service poursuit:

De fait, les contrats relatifs à la construction des pistes d'envol ont été accordés des années avant la publication des nouvelles normes. L'équipe de Mirabel n'a pas été mise au courant des nouvelles normes et, de toute façon, on pouvait difficilement s'attendre à la forcer à changer d'importantes normes de contrats en plein milieu des travaux ou après leur réalisation.

La note de service ajoute également:

Malheureusement . . .

les coûts relatifs à la construction.

. . . n'élimineraient pas le problème que représente la grosse butte de terre située au sud de la piste 29. Cet obstacle franchit la limite de la surface du zonage de transition de la piste 29 et pourrait représenter un danger pour les aéronefs volant à basse altitude et décadés du centre de la piste, pendant une phase d'approche ou d'approche manquée.

[Texte]

And they go on to say in these documents that there are ten other international airports which do not meet MOT standards.

I gather from your comments tonight that you are not aware of this \$4.3 million expenditure to make Mirabel a safe airport. I would like to ask, are you prepared to launch an immediate investigation into why these memos were not brought to your attention? Are you not aware of any of these memos at all in regard to the unsafe conditions at Mirabel?

• 2025

Mr. Lang: I think it probably shows you the danger of reading memos when you are not aware of the background, which you obviously are not. If standards are improved upon in the course of planning and construction or in the final phases of it, obviously that changes the approach that one has or the attitude one has towards the airport. Our standards are extremely high and I think it is really irresponsible for you to use the word "unsafe" even though in the memorandum, probably an internal communication which is understood by those who receive it, words that may carry that connotation are used. The fact is that the standards that were in place before the change, which creates a problem in relation to the knoll, may well still be higher standards of safety than anywhere else in the world.

These are the kinds of relativities that I think one wants to bear in mind before one jumps to all kinds of . . .

Mr. McKenzie: Can we hear from your DGCA, if he is here tonight, or one of his affiliates, with regard to the statement that Mirabel should be brought up to an acceptable level of safety? Is your DGCA here?

Mr. Lang: I think it is clear that "acceptable" is used in that sense in the terms of our higher standards of today compared to earlier. I think really it would be of service if you did not try to always make it sound as though there is a grave problem around when all that is happening is that our own very high standards create further demands for change. We would not be operating an airport that we consider to be unsafe, so bear that in mind and try to get that through your understanding.

Mr. McKenzie: I will try to get something through to you. These documents would not have been presented to me if what you are saying is true. I would like to call your DGCA to the table and hear his comments on this.

Mr. Lang: What is your question?

Mr. McKenzie: Is your Director General of Civil Aviation here tonight?

Mr. Lang: No.

Mr. McKenzie: Could Mr. McLeish answer on this? Can he give us some background information because you had no knowledge of it until tonight. You are just giving us . . .

[Traduction]

Ces documents affirment également qu'il existe 10 autres aéroports internationaux qui ne se conforment pas aux normes du ministère des Transports.

D'après les commentaires que vous avez fait ce soir, je vois que vous n'êtes pas au courant de cette dépense de \$4.3 millions nécessaire pour faire de Mirabel un aéroport sûr. J'aimerais vous demander si vous êtes disposé à faire immédiatement enquête afin de savoir pourquoi ces notes de service n'ont pas été portées à votre attention? N'avez-vous donc pas entendu parler d'aucune de ces notes de service à propos du manque de sécurité existant à Mirabel?

M. Lang: Je crois que cela montre probablement qu'il est dangereux de lire des notes de service lorsqu'on ne connaît pas les situations générales auxquelles elles se rapportent, comme c'est évidemment votre cas. Si lors de la planification et de la construction, ou dans les dernières étapes, on améliore les normes alors il est évident que cela modifie l'approche ou l'attitude que l'on peut avoir vis-à-vis l'aéroport. Nos normes sont extrêmement élevées et je crois que c'est vraiment irresponsable de votre part de dire que c'est «dangereux» même si dans la note de service, probablement une communication interne comprise par ceux qui l'ont reçue, on a utilisé des mots pouvant avoir cette signification. En fait, les normes en vigueur avant le changement, créant un problème relativement au texte, peuvent très bien être des normes de sécurité plus élevées que n'importe où ailleurs dans le monde.

C'est une question de relativité, dont il faut tenir compte avant de sauter à toutes sortes de . . .

M. McKenzie: Si votre DGAC ou un de ses collègues est ici ce soir pourrait-il commenter la déclaration voulant que Mirabel devrait être amené à un niveau acceptable de sécurité? Votre DGAC est-il là?

M. Lang: Je crois qu'il est clair que le mot «acceptable» est utilisé relativement aux normes élevées d'aujourd'hui comparées à celles d'hier. Je pense que vous nous rendriez service si vous n'essayiez pas toujours de faire croire qu'il y a un problème grave alors que tout ce qui arrive c'est que nos propres normes très élevées créent d'autres demandes de changement. Nous n'exploiterions pas un aéroport que nous considérerions dangereux, donc ne l'oubliez pas et essayez de comprendre.

M. McKenzie: Je vais essayer de vous faire comprendre quelque chose. Ces documents ne me seraient pas parvenus si ce que vous dites est vrai. J'aimerais que votre DGAC vienne à la table et nous donne ses commentaires à ce sujet.

M. Lang: Quelle est votre question?

M. McKenzie: Votre Directeur général de l'aviation civile est-il là ce soir?

M. Lang: Non.

M. McKenzie: M. McLeish pourrait-il répondre à cela? Pourrait-il nous donner des informations parce que vous n'en saviez rien avant ce soir. Vous ne faites que nous donner simplement . . .

[Text]

Mr. Lang: You asked me specifically about the \$4.3 million and I still have no knowledge of it.

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. Lang: I am sure . . .

Mr. McKenzie: Let us speak to somebody that has some knowledge of it.

The Chairman: Mr. McLeish is the Administrator, Canadian Air Transportation Administration. Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration): At the time that Mirabel was licensed in 1975 I was the Director General of Civil Aeronautics. We discovered in 1975, prior to the issue of the licence, that Mirabel did not zone to the latest standards which were developed for future airports. We had designed to an earlier standard. We determined that there was in fact no safety hazard, that Mirabel could operate safely, that we were not in violation of our obligations to the International Civil Aviation Organization and that we would decide whether or not to make the new standards retroactive to Mirabel.

That consideration is still before us and in terms of the priority of funding for more desirable features, many of which are essential to safety, we have not made a decision to proceed with the change of the physical characteristics of Mirabel to newer standards.

Mr. McKenzie: That is not the opinion of people in your Department, Mr. McLeish, otherwise they would not have come forward with these documents to me. They are very concerned, and when they make statements that:

We are liaising with the DGCA in order to make a decision as to what must be done to bring the airport up to an acceptable level of safety.

That is not just an off-the-cuff statement, Mr. McLeish. They are very concerned, and what concerns them more than anything, is your not answering their memos.

Mr. McLeish: I think the point that must be remembered here is that the authors of those memos are with the Airports and Construction Services Directorate. The standards are set by and approved by, on behalf of Mr. Lang, the Director General of Civil Aeronautics. He makes the decision as to whether or not there is a safety problem.

• 2030

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Harquail.

Mr. McKenzie: Put me down for the second round, please, Mr. Chairman.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. With what might be interpreted as a negative approach or negative position, or what has sometimes been referred to as a total doom-and-gloom situation . . .

Mr. Baker: That is the Tory position.

Mr. Harquail: That is right.

Mr. McKenzie: Now tell us about Cranbrook.

[Translation]

M. Lang: Vous m'avez posé une question spécifique au sujet du 4,3 millions et je n'en sais toujours rien.

M. McKenzie: Oui.

M. Lang: Je suis sûr . . .

M. McKenzie: Alors parlons à quelqu'un qui en soit un peu au courant.

Le président: M. McLeish est l'administrateur de l'Administration canadienne des transports aériens. Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens): En 1975, lorsque le permis de Mirabel fut émis, j'étais Directeur général de l'aéronautique civile. Nous avons découvert en 1975, avant d'émettre le permis, que Mirabel ne répondait pas aux dernières normes qui avaient été élaborées pour les futurs aéroports. Nous l'avions conçu selon les anciennes normes. Nous avons déterminé que cela ne constituait pas de danger, que Mirabel pouvait fonctionner en sécurité, et que nous ne violions pas nos obligations envers l'Organisation internationale de l'aviation civile et que nous déciderions si oui ou non les nouvelles normes s'appliqueraient rétroactivement à Mirabel.

Nous sommes toujours à étudier la question en terme de priorité de financement pour des caractéristiques plus souhaitables, dont beaucoup sont essentielles à la sécurité; nous n'avons pas encore décidé s'il faut modifier les caractéristiques physiques de Mirabel pour mesurer le respect des nouvelles normes.

M. McKenzie: Monsieur McLeish, ce n'est pas là l'opinion des gens de votre ministère. Sinon ils ne m'auraient pas fourni ces documents. Ils sont très préoccupés lorsqu'ils disent que:

Nous sommes en liaison avec le DGAC afin de prendre une décision sur ce qui doit être fait pour que l'aéroport atteigne un niveau acceptable de sécurité.

Monsieur McLeish, c'est plus qu'une déclaration improvisée. Ils sont très préoccupés, et ce qui me préoccupe encore plus, c'est que vous ne répondez pas à leurs notes de service.

M. McLeish: Je crois qu'il faut se rappeler que les auteurs de ces notes de service relèvent des Services des aéroports et de la construction. Les normes sont fixées et adoptées par le Directeur civil général de l'Aéronautique civile au nom de M. Lang. Il décide si oui ou non il y a un problème de sécurité.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Harquail.

M. McKenzie: Veuillez m'inscrire pour un deuxième tour, monsieur le président.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Ce qui a pu être interprété comme une approche négative ou une attitude négative, ou ce que l'on décrit quelquefois comme étant une situation apocalyptique . . .

M. Baker: C'est la position des conservateurs.

M. Harquail: En effet.

M. McKenzie: Maintenant parlez-nous de Cranbrook.

[Texte]

The Chairman: Order.

Mr. Harquail: I wonder if the Minister could tell us how pleasant it is for him to be the Minister of Transport with the CNR and Air Canada in the profit-picture position they are enjoying today, as compared with some of your predecessors who had to wrestle with the problems of dealing with a deficit operation. As members, I think we should from time to time seize the opportunity to be a bit more positive about some of the happenings and developments in transportation in Canada, and maybe you would like to give your views on the contributions that have been made by the two new presidents—Mr. Taylor in Air Canada and Dr. Bandeen on the CN side.

Mr. Lang: I think it is very important to notice the improved operations in both Canadian National and Air Canada. We have in each case, I think, some very good management and capabilities. Also, in both cases I think the new approach that has been in place now for a while gives them an opportunity to do an effective job, and not try to second guess, on a political basis or the basis of some silly question in the House on any given day, what they are doing. This has given them the chance to go about their business of trying to perform a service for Canada as effectively as possible.

Mr. McKenzie: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: Did I understand the Minister to say that the opposition is asking silly questions in the House? Is that what you were implying?

An hon. Member: That is nothing new, is it?

An hon. Member: Everybody knows that.

Mr. Forrestall: Oh, we are in for a delightful series of estimates starting with you, Mr. Minister.

The Chairman: Order, please.

Mr. McKenzie: I think that should be clarified, Mr. Chairman.

Mr. Lang: I am prepared to say that there are some very silly questions in the House. Indeed, Mr. McKenzie, I would put yours at the top of the list.

Mr. McKenzie: We had better get on with the silly answers too.

The Chairman: Order, please. That is purely debate.

Mr. Harquail.

Mr. Lang: The fact is, in the case of both Canadian National and Air Canada, more goods are being carried and more people are being carried, and because of efficiency it is requiring fewer employees, resulting in lower costs to perform the service. In the case of Air Canada, as with other airlines in Canada, I think a good deal has happened because of a variety of steps we have taken to try to encourage the airlines to go to higher load factors—more people occupying seats. This is now showing up also in their aggressive plans towards charter competitive fares and the nighthawk fares; trying to make use of their equipment as effectively as possible, with the result

[Traduction]

Le président: A l'ordre.

M. Harquail: Je me demande si le ministre pourrait nous dire comment c'est agréable pour lui d'être ministre des Transports alors que le Canadien National et Air Canada réalisent des bénéfices comparativement à vos prédécesseurs qui devaient se débattre avec les problèmes des situations déficitaires. Comme députés, je pense que nous devrions de temps en temps saisir l'occasion d'être un peu plus positifs envers les réalisations et développements dans le domaine du transport au Canada. Vous pourriez peut-être nous donner votre opinion sur des réalisations de ces deux nouveaux présidents, M. Taylor, d'Air Canada et M. Bandeen, du Canadien National.

M. Lang: Je crois qu'il est très important de souligner l'amélioration de l'exploitation du Canadien National et d'Air Canada. Je crois que dans les deux cas nous avons une très bonne administration et de très bonnes possibilités: dans les deux cas, je crois que la nouvelle approche adoptée depuis quelque temps leur fournit l'occasion de faire un travail efficace sans essayer de deviner sur une base politique ou à partir de quelque question stupide posée en Chambre l'orientation à prendre. Cela leur a fourni l'occasion de donner aux Canadiens un service aussi efficace que possible.

M. McKenzie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie, sur un rappel au Règlement.

M. McKenzie: Le ministre a-t-il dit que l'opposition posait des questions stupides en Chambre? Est-ce que vous sous-entendez?

Une voix: Ce n'est pas nouveau, n'est-ce pas?

Une voix: Tout le monde le sait.

M. Forrestall: Nous allons avoir une belle série de budgets, à commencer par vous, monsieur le ministre.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McKenzie: Monsieur le président, je pense que cela devrait être éclairci.

M. Lang: Je suis prêt à dire qu'il y a des questions très stupides posées en Chambre. En vérité, monsieur McKenzie, je mettrais les vôtres en tête de liste.

M. McKenzie: Nous ferions mieux de passer aux réponses stupides également.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il s'agit simplement d'un débat.

Monsieur Harquail.

M. Lang: Pour ce qui est du Canadien National et d'Air Canada, on transporte plus de biens et plus de passagers, plus efficacement et donc avec moins d'employés, et il en coûte moins cher pour offrir le service. Dans le cas d'Air Canada, comme pour d'autres compagnies aériennes au Canada, je crois que cela est dû en grande partie à une variété de mesures prises pour encourager les compagnies aériennes à avoir un facteur d'occupation plus élevé. Cela est également évident dans leurs projets dynamiques de tarifs nolisés concurrentiels et de tarifs de nuit; dans un effort pour utiliser le matériel le plus efficacement possible, ayant comme résultat un meilleur

[Text]

that they are providing a better service for Canadian people while making a profit, which obviously is good for Canada as a shareholder.

Mr. Harquail: I am one of those, Mr. Chairman, who believes that when we have some positive results, it is part of our duty and responsibility as members to acknowledge good leadership and good management and good administration, as compared to those days when all we hear is criticism. I am certainly delighted to see that men such as Mr. Taylor and Dr. Bandeen are able to turn the picture around as to experiences in past years. I am sure the Minister will agree that we still have some problems in given regions of Canada, and I know that is so in Atlantic Canada. I would like to gain some assurances from you, Mr. Minister, on the rail side with regard to VIA; some indications that you, as the Minister, would be prepared to watch the developments as Mr. Roberts and VIA commence the expenditure of the moneys that have been voted to VIA in improvements of roadbed and equipment and in rail passenger service, and then I would also like to discuss air passenger service in the Atlantic area with you. Maybe I will just stop at this point to hear your comments and to see if I can obtain some assurance from you to follow this development in the Atlantic area, i.e. the Halifax to Montreal run, to ensure that we can have our citizens in that region of Canada rest assured that they will share and enjoy good rail passenger service as in other parts of the Western and Central parts of Canada.

• 2035

Mr. Lang: I think that as members who have been watching our rail passenger policy closely and also those who have had a chance of meeting with Mr. Roberts know, we are about the business of trying to make sure that rail passenger service can again attract more and more passengers by doing those things, which make some economic sense but which also then provide a better and quicker service.

At the same time, we are in no way in the business of trying to subsidize rail to the point, for instance, of running buses out of existence. Quite often a bus system linked with the rail system makes more sense when you balance the point of view of the passenger and the point of view of the taxpayer, both of whom are very important and both of whom very often are the same person. With the initiative that I think VIA Rail will now show, that it is dedicated to developing as much rail passenger service as possible, we will see new ideas of how to make the service more attractive and new ways of encouraging people to use it, and a real, hard look at every place where a rail passenger service can really make sense.

Mr. Harquail: This new, modern approach and new facilities that they will be implementing will also apply in the Atlantic area?

Mr. Lang: Very definitely. We hope to have a progressively faster, better service between the Atlantic and the central part

[Translation]

service aux Canadiens tout en réalisant des bénéfices, ce qui est évidemment dans l'intérêt du Canada à titre d'actionnaire.

M. Harquail: Monsieur le président, je suis l'un de ceux qui croit que lorsque nous avons des résultats positifs, c'est de notre devoir et de notre responsabilité comme députés de reconnaître un bon leadership et une bonne administration, comparativement à cette époque où nous n'entendions que des critiques. Je suis certainement ravi de voir que des hommes comme M. Taylor et M. Bandeen ont pu modifier la conjoncture actuelle comparativement aux expériences des années passées. Je suis sûr que le ministre reconnaît que nous avons toujours des problèmes dans certaines régions du Canada, et je sais également que c'est dans la région Atlantique. J'aimerais que vous me donniez l'assurance, monsieur le ministre, pour ce qui est du service ferroviaire VIA qu'en tant que ministre vous êtes prêt à surveiller les développements lorsque M. Roberts et VIA commenceront à employer les argents votés pour que VIA améliore les terre-pleins, le matériel et le service passager par rail, et ensuite j'aimerais également discuter avec vous du service de passagers aériens dans l'Atlantique. Peut-être vais-je maintenant m'arrêter afin d'entendre vos commentaires. J'aimerais que vous nous assuriez que l'on déploiera ce genre d'efforts dans la région Atlantique, je veux parler de la liaison Halifax/Montréal, afin que les citoyens qui habitent dans cette région disposent d'un aussi bon service ferroviaire de transport des voyageurs que ceux qui habitent dans le centre et dans l'ouest du Canada.

M. Lang: Je pense que vous savez, comme les députés qui se sont intéressés de près à notre politique en matière de transport ferroviaire voyageur et comme ceux qui ont eu la chance de rencontrer M. Roberts, que nous déployons actuellement des efforts pour que le service ferroviaire voyageur attire un public toujours plus important. C'est la raison pour laquelle nous prenons ce genre de mesures qui présentent un intérêt du point de vue économique et aussi qui permettront de fournir des services plus rapides et de meilleure qualité.

D'autre part, nous ne cherchons absolument pas à subventionner les sociétés de chemins de fer au point que les sociétés de transport par autobus soient contraintes de disparaître. Bien souvent, l'ensemble formé par un système de transport par autocar et un système de transport ferroviaire est beaucoup plus intéressant, tant du point de vue du voyageur que du point de vue du contribuable, et bien souvent il s'agit de la même personne. Grâce aux initiatives que prendra VIA, qui a pour rôle de développer au maximum de service voyageur, nous pourrions mettre au point de nouvelles idées pour rendre le service plus intéressant pour les voyageurs et pour inciter le public à l'utiliser. Nous examinerons de très près tous les secteurs où il serait logique d'offrir des services ferroviaires de transport voyageur.

M. Harquail: La région Atlantique bénéficiera-t-elle également de ces nouveaux efforts et de ces nouvelles installations?

M. Lang: Absolument. Nous espérons que, progressivement, le service va s'améliorer et être plus rapide entre la région

[Texte]

of Canada, and I hope a very close look at the city pairs between which rail service makes sense just as linking those two particular cities.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I have had occasion, Mr. Minister, to ask you before about the implementation of modern air passenger service linking the four Atlantic provinces and I am wondering if you could update me this evening and the Committee regarding what you would know, your knowledge with respect to negotiations and developments that would be going on between the regional carriers and any other private entrepreneur who is interested in acquiring the equipment to get into the business of linking the four Atlantic provinces, and that would take in any meetings, negotiations with the Council of Maritime Premiers, the CTC and other agencies that would be concerned with the licensing and the proper setting up and operating of such a modern air passenger service in that area.

Mr. Lang: We have had a good number of discussions about how air passenger service in the Atlantic and connecting the Atlantic with the rest of Canada is going to progress. A good bit of that, of course, depends on carriers coming forward and offering to provide service. I think in many cases it is a question of the right aircraft for the particular location and job.

Sometimes we have seen mistakes made where we try to give a jet service. For instance, a jet aircraft is put in place which is perhaps a little large, with a little too short a distance given to it to serve, so that you end up with infrequent service and a very expensive one when the area might be better served by linking main points with smaller aircraft flying more frequently. These are the sorts of things that the Canadian Transport Commission is going to have to look at very carefully as it examines applications which come forward.

I was quite encouraged by the developments which have taken place between Eastern Provincial Airlines and Air Canada in trying to accommodate the needs of the people of the region, and not letting competition between themselves get to the point where it wipes out profitability to such an extent that the service simply ceases.

I think we have made progress in that regard, too. It works itself out in sometimes a little less frequency but more economic service with more seats full. And since people one way or the other have to pay for the seats, I think that makes sense.

• 2040

Mr. Harquail: I just have one, final, short question about Air Canada regarding their fares. There has been a question for the last year or so regarding joint fares. Using the example of the Chatham-Montreal run with Eastern Provincial, there appears to be some discrepancy between the attitude of Air Canada on the ongoing rate from Montreal to other destinations flying over that part of the country. I am wondering if it would be fair to ask you and your Department to give an undertaking to make some inquiries to Air Canada as to what progress, if any, they will be able to make to bring this

[Traduction]

Atlantique et le centre du Canada. D'autre part, j'espère que nous pourrions étudier très attentivement la possibilité de relier certaines villes par des services ferroviaires.

M. Harquail: Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous poser des questions à propos de la création d'un service de transport aérien entre les 4 provinces de l'Atlantique. J'aimerais que vous donniez quelques renseignements au comité sur les négociations qui doivent certainement se dérouler entre les transporteurs régionaux et les sociétés privées qui cherchent à acquérir les équipements nécessaires pour desservir les 4 provinces de l'Atlantique. Je suppose qu'il doit y avoir des réunions, des négociations avec le Conseil des premiers ministres des provinces maritimes, avec la CCT ainsi que les autres organismes qui s'occupent de la délivrance des permis et de l'établissement de services aériens pour voyageurs dans cette région.

M. Lang: Nous avons tenu beaucoup de réunions sur l'évolution des services aériens pour voyageurs dans la région de l'Atlantique et entre cette région et le reste du Canada. Bien sûr, cet effort dépend en grande partie des transporteurs qui devront proposer ce genre de service. Dans bien des cas, il s'agit de trouver l'appareil approprié aux fins qui nous intéressent compte tenu des conditions.

Parfois, on a fait des erreurs en cherchant à offrir un service par réactés. Parfois, on a utilisé des avions à réaction trop importants entre des points trop rapprochés. Il en est résulté des services irréguliers et particulièrement coûteux. Il aurait alors été préférable de relier les deux endroits en question par à un service plus régulier d'avions plus petits. La Commission canadienne des transports devra s'intéresser à ces divers points de façon très attentive lorsqu'elle examinera les demandes qui lui seront soumises.

J'ai été tout à fait encouragé par les mesures qu'ont pris Eastern Provincial Airlines et Air Canada. Ces deux compagnies se sont efforcées de satisfaire les besoins de la population des régions et ont veillé à éviter entre elles toute concurrence qui se serait traduite par une perte de bénéfices au point que les services auraient tout simplement dû être interrompus.

Je pense que nous avons également fait des progrès dans ce domaine. Parfois les services sont moins fréquents, mais ils sont aussi moins coûteux et les avions sont plus souvent utilisés à pleine capacité. Comme de toute façon les voyageurs doivent payer leur place, je pense qu'il s'agit d'un système intéressant.

M. Harquail: J'aimerais poser une dernière question, elle sera brève, à propos des tarifs d'Air Canada. Depuis un an environ, on parle de tarifs conjoints. Prenons l'exemple du vol Chatham-Montréal de Eastern Provincial. Il semble y avoir quelques points qui ne cadrent pas en ce qui concerne l'attitude d'Air Canada à propos des tarifs sur les vols partant de Montréal et passant par cette région du pays. Pouvez-vous vous engager à demander à la compagnie Air Canada si elle sera à même de faire en sorte que, en ce qui concerne cette question des tarifs conjoints, il n'y ait pas de différence avec les autres régions du Canada.

[Text]

question of joint-fare discrepancy in line with other parts of Canada.

Mr. Lang: We will do that and we have asked the Canadian Transport Commission to give us an analysis of the whole joint-fare filing proposition to see whether there are regulations which we could put in place to make sure that there are joint fares filed even when there is not a competitive situation as such.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I could take the Minister back to a matter that may not be of any great concern to him but continues to concern me and I am sure a lot of people in the Port of Halifax area. It has to do with the Arthur D. Little, Inc., study, commissioned I understand by the Province of Nova Scotia but largely paid for, some 80 or 90 per cent, by the federal authorities, entitled *Feasibility of Developing a Transportation Gateway for North America at Halifax*. That document, a copy of which I am sure is in the Minister's hands but we can only have them "bootlegged" to us, at page 61, and I will quote from it—I will quote from two or three sections, Mr. Chairman, so that the Minister might get a better over-all view of the concern.

I hope that in quoting I am not taking it out of context. I want to consider it in the... Well, laugh and smile at it, Minister, if you will. I am going to make a very serious charge this evening and I would hope, Mr. Chairman, that the Minister, reflecting his voiced concern at least for the well-being of Atlantic Canada would not smile at it, qualifying my statements, but I will read the whole goddamn thing into the record if that is what you want over the next six or eight weeks.

An hon. Member: That is not necessary.

Mr. Lang: Go ahead.

Mr. Forrestall: No, I know it is not necessary but I do not like the patronizing attitude that we are getting from the Minister. It is not enhancing his capacity to get on with business. I will quote:

As for CN's overall strategy, it appears to us, although not confirmed by CN, that the railroad's intention is to make Montreal, not Halifax, competitive with U.S. East Coast ports on cargo moving to the U.S. Midwest. In setting rates between Montreal and Chicago (about 800 miles), for example, CN publishes rates approximately competitive with the rates between New York and Chicago, about 1,000 miles. For instance, CN's rate between Montreal and Chicago for a 20-foot box is \$359. (Canadian) ConRail's rate out of New York is either \$384 or \$328, depending on the number of containers shipped at one time.

Of course, that is U.S. dollars.

[Translation]

M. Lang: Je n'y manquerai pas et, d'ailleurs, nous avons demandé à la Commission canadienne des transports d'analyser les propositions concernant les tarifs conjoints de façon à savoir s'il serait possible de promulguer certains règlements pour s'assurer qu'il y ait des tarifs conjoints même lorsqu'on n'est pas en situation concurrentielle.

M. Harquail: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais porter l'attention du ministre sur une question qui peut-être ne le préoccupe pas beaucoup mais qui m'intéresse profondément et c'est le cas, j'en suis certain, pour bon nombre de gens dans la région du port de Halifax. Je veux parler de l'étude réalisée par la Société Arthur D. Little Inc. C'est la province de la Nouvelle-Écosse, je crois, qui l'a commandée, mais ce sont les autorités fédérales qui en ont financé la plus grande partie, dans des proportions de 80 p. 100 à 90 p. 100. Cette étude s'intitule *Feasibility of Developing a Transportation Gateway for North America at Halifax*. Je suis certain que le ministre en a un exemplaire. Quant à nous, nous sommes contraints de l'obtenir en «fraude». Monsieur le président, je vais vous citer des extraits de plusieurs paragraphes de la page 61 afin que le ministre ait une meilleure idée des points qui me préoccupent.

J'espère que mes citations ne seront pas hors contexte. Je voudrais remettre cela... je vous en prie, monsieur le ministre, libre à vous de rire et de sourire. Monsieur le président, je vais porter une accusation très grave ce soir et j'aimerais que le ministre évite de sourire vu qu'il a déjà déclaré qu'il se préoccupait du bien-être des citoyens de la région atlantique du Canada. Quoiqu'il en soit, je suis prêt à consigner toute l'étude au compte rendu pendant les six ou huit semaines à venir, si c'est là ce que vous voulez.

Une voix: Ce n'est pas la peine.

M. Lang: Allez-y.

M. Forrestall: Non, je sais que ce n'est pas la peine, mais je n'aime pas que le ministre prenne ses allures paternalistes. Ce n'est pas cela qui lui permet de mieux accomplir sa tâche.

Bien que ses représentants ne l'aient pas confirmé, il nous semble que le CN cherche à faire en sorte que Montréal, et non pas Halifax, concurrence les ports de la côte Est américaine pour les marchandises à destination du centre-ouest américain. Les tarifs du CN sur le tronçon Montréal-Chicago (environ 800 milles) sont à peu près identiques à ceux qui sont appliqués sur le tronçon New York-Chicago, long d'environ 1,000 milles. Par exemple, les tarifs du CN entre Montréal et Chicago pour un container de 20 pieds s'élèvent à \$359. (Dollars canadiens). Les tarifs de la Société ConRail au départ de New York sont de \$384 ou de \$328, en fonction du nombre de containers expédiés.

Bien sûr, il s'agit là de dollars américains.

[Texte]

The rate for a 20-foot box between Halifax and Montreal is \$151 (using the 18,000 per year volume rate) . . .

which I think was the standard one. Continuing to quote:

. . . making the total \$510 between Halifax and Chicago. In Montreal, CN now marries containers coming from Halifax with those originating with steamship lines operating to Montreal.

I now stop quoting and just raise CN's involvement in that and go back to quoting:

The containers arrive from Halifax at the volume rate of \$151 per 20-foot box and they, along with boxes originating at Montreal, move out at the \$359 rate to Chicago. The same thing would apply in the reverse direction.

From CN's standpoint, this is a good operation.

And I agree, there is no doubt about that.

If I could flip over, Mr. Chairman, again I hope that I am not taking it out of context, to go back to page 48. Perhaps I should have started with page 48, although it does not matter where it comes in. Under (Possible Pressure Groups), near the bottom of page 48 of this report, I quote:

Interestingly, though, in our discussions with Canadian transportation and government officials, outside of Halifax, we found no one who has a truly firm conviction that the gateway concept for Halifax is viable. The concept was characterized as "a pipedream" . . .

• 2045

If I could just take one more quote from page 78, again about halfway down the page:

We have so far found no encouragement for the possibility that the Canadian National Railroad (CN) would consider a special service between Halifax and the mid-west United States at this time, as part of a major

gateway concept for Halifax.

I want to ask the Minister, given all of this, and given the general conclusion of the report, that in an evolutionary sense, given the proper attitude on the part of federal and provincial governments and a proper attitude and desire on the part of users of the Port of Halifax, it possibly could evolve into a major gateway.

My concern is that a firm of the stature of Arthur D. Little have found it important enough in the context of a fairly substantial feasibility study—and I admit that is what it is; that is all it is—to use terms like "pipedream", quoting from government officials outside Halifax, comment on CN's overall strategy which appears to them—serious professionals, with international reputations at state—to suggest the Canadian National Railways is deliberately attempting to make Montreal the gateway as opposed to Halifax. Does the Minister have any comment? I ask for his comment on whether this is pipedreams and nonsense and, if Arthur D. Little is not worth

[Traduction]

Entre Halifax et Montréal, les tarifs pour un container de 20 pieds sont de \$151 (en utilisant les tarifs en fonction du volume établis pour 18,000 unités par an), . . .

je pense qu'il s'agit là de la norme. Je continue à citer:

. . . ce qui correspond au total à \$510 entre Halifax et Chicago. A Montréal, le CN mélange les containers venant de Halifax avec ceux déchargés des navires qui arrivent jusqu'à ce port.

Je m'arrête de citer pour vous signaler le rôle que joue le CN dans ce domaine et je poursuis maintenant ma citation:

Les tarifs appliqués pour les containers qui arrivent de Halifax sont de \$151 par container de 20 pieds. Ces containers sont mélangés avec ceux qui sont expédiés depuis Montréal et les tarifs jusqu'à Chicago sont de \$359. Il en va de même dans l'autre sens.

Pour le CN, il s'agit d'une bonne opération.

Bien sur, je suis tout à fait d'accord.

Monsieur le président, permettez-moi de revenir en arrière jusqu'à la page 48. Là encore, j'espère que mes citations ne seront pas hors contexte. Peut-être aurais-je dû commencer par la page 48, bien que cela n'ait pas trop d'importance. Sous le titre (Possible Pressure Groups), groupes de pression éventuelle, en bas de la page 48, je lis:

Ce qui est intéressant c'est que, dans le cadre de nos discussions avec des responsables des transports canadiens et des fonctionnaires gouvernementaux en-dehors de Halifax, nous avons pu constater que personne n'était vraiment convaincu que le principe envisagé pour Halifax était viable. On a parlé à ce titre de «rêverie de toxicomane» . . .

Permettez-moi de vous citer un autre extrait, tiré au milieu de la page 78:

Aucun élément ne semble encourager les Chemins de fer nationaux canadiens à créer un service spécial entre Halifax et le centre-ouest des États-Unis à l'heure actuelle, dans le cadre du . . .

principe envisagé pour Halifax.

Je voudrais poser une question au ministre étant donné ces faits et la conclusion du rapport, suivant laquelle le port d'Halifax pourrait devenir un important port d'entrée au pays si bien sûr le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les utilisateurs du port adoptent une attitude appropriée.

Ce qui m'inquiète, c'est qu'une société aussi importante que la société Arthur D. Little ait pu utiliser l'expression «rêverie de toxicomane» dans le cadre d'une étude de faisabilité relativement importante. On y cite des fonctionnaires du gouvernement qui ne sont pas basés à Halifax, on y fait des commentaires sur la stratégie globale du CN laquelle semble indiquer, de l'avis de ceux qui ont réalisé l'enquête, des spécialistes dont la réputation internationale est en jeu, que cette société s'efforce délibérément de faire en sorte que Montréal et non pas Halifax, soit considéré comme le grand port d'entrée. Le ministre a-t-il des remarques à faire à ce sujet? Je voudrais savoir si, à

[Text]

the paper on which they put their views and conclusions, perhaps we should know that. Perhaps that would re-establish the very substantial damage or the potential damage which could be done by this report in the markets of Europe.

Mr. Lang: Mr. Chairman, obviously Mr. Forrestall did take out of context the remarks of a report which we do not all have in front of us, and indeed I have not seen, although I understand my officials may now be beginning to look at it, which was done for the province. I am not sure why he has not looked at what the Little report says about the gateway concept. After all, that is a question of definition anyway.

But what I noticed, Mr. Chairman, is that Mr. Forrestall almost, it seems to me, deliberately turned around one phrase and gave it a completely untrue meaning. When he quoted, he said, from page 78 and said the CN was not likely to be giving special consideration or special service with regard to the gateway concept out of Halifax, he turned that around to say that they were deliberately trying to make Montreal the gateway. Now that obviously does not follow from his earlier statement. I am not asking whether there are other things in the report he can find which back it up. I am just pointing out the absurdity of turning a statement like that around.

The fact of the matter is that in terms of rail, from Halifax to Chicago, we have a 1,600-mile distance, and from Montreal to Chicago an 800-mile distance. Obviously if he tries to assume that somehow the rate should be the same between those places, he is asking for some very special measures to prefer one port against the other, which would just presumably arouse the indignation of those who come from Montreal. It has been my position to try to follow some sensible planning in this country and not play one part of the country against the other.

The thing that really perturbs me about Mr. Forrestall, Mr. Chairman, is that we have in Halifax a port which has a real position, not in terms of its gateway concept but in terms of the service it can offer sensibly and reasonably, which has led us to conclude that because of that there should be expansions there, and we are going for the additional container terminal in Halifax on the basis of that planning. I just wish that a member from Halifax like Mr. Forrestall, from that whole area, could join in the optimism about the port instead of spending his time here asking whether a concept, which some characterize as not being useful, is or is not in fact valid. He is talking totally in hypothetical terms.

• 2050

The fact is that because of the initiatives of this government and the Government of Nova Scotia, we are developing Halifax to meet the very legitimate role it can play, which will be more and more and more containers coming across its docks, and for that reason we, the two governments, two Liberal

[Translation]

son avis, il s'agit de rêveries de toxicomane et de bêtise et si la société Arthur D. Little ne vaut même pas le prix du papier sur lequel elle fait état de ses opinions et de ses conclusions. Peut-être cela réparerait-il les profonds dommages ou les dommages potentiels que ce rapport pourrait causer aux marchés européens.

M. Lang: Monsieur le président, il est évident que M. Forrestall a pris hors contexte les remarques d'un rapport que nous n'avons pas tous sous les yeux. Je n'en ai pas eu connaissance, mais je crois savoir que mes collaborateurs sont en train de l'étudier. Je ne sais pas pourquoi il ne s'est pas intéressé à ce qui était dit dans le rapport Little à propos du principe du port d'entrée. Quoi qu'il en soit, il ne s'agit jamais là que d'une question de définition.

Monsieur le président, j'ai cependant noté que M. Forrestall avait, me semble-t-il, presque délibérément interprété un passage de façon erronée, ce qui en donnait une signification tout à fait fautive. Après avoir cité un extrait de la page 78, il a déclaré qu'il était peu probable que le CN envisagerait la création d'un service spécial à partir d'Halifax. Ce faisant, il a laissé entendre que la société cherchait délibérément à faire en sorte que Montréal soit considéré comme le grand port d'entrée. De toute évidence, cela n'est pas conforme à sa déclaration précédente. Je ne cherche pas à savoir s'il y a d'autres faits qu'il pourrait citer à l'appui de ses arguments. Je vous montre simplement combien il est absurde d'interpréter de la sorte ce qui est dit dans le rapport.

D'Halifax à Chicago, la distance est de 1,600 milles et de Montréal à Chicago, de 800 milles. En demandant à ce que les tarifs soient les mêmes, il demande en quelque sorte à ce que l'on applique des mesures tout à fait spéciales qui donneraient la préférence à un port sur l'autre ce qui, je pense, provoquerait de l'indignation à Montréal. En matière de planification, j'ai toujours essayé de faire en sorte que les mesures adoptées soient sensées et qu'une région particulière du pays ne soit pas favorisée par rapport à une autre.

Ce qui me préoccupe profondément à propos de M. Forrestall, monsieur le président, c'est que le port d'Halifax se trouve dans une situation intéressante, non pas en fonction du principe du grand port d'entrée, mais en fonction des services qu'il peut offrir. C'est la raison pour laquelle nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il était nécessaire de favoriser une certaine expansion dans cette région et c'est pourquoi nous envisageons la construction d'un autre centre pour conteneurs au port d'Halifax. J'aimerais que M. Forrestall, député de la région d'Halifax, fasse preuve, comme d'autres, d'optimisme à propos de l'avenir du port au lieu de passer son temps à se demander si le principe en question est intéressant ou non. Il ne fait que des hypothèses.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ont pris des mesures pour développer le port d'Halifax afin qu'il joue le rôle qui lui incombe, soit la manutention d'un nombre toujours plus important de conteneurs. C'est pourquoi les deux gouvernements investissent d'importantes sommes

[Texte]

governments, are investing a lot of money. I wish that we would get a little bit of optimism instead of pessimism.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Forrestall: Mr. Minister, if you had my optimism about Atlantic Canada as long as I have had it, you would not be talking . . .

The Chairman: Excuse me. I do not want to interrupt the honourable member . . .

Mr. Forrestall: I intend, on a question of privilege, to correct the very deliberate attempt to mislead or misconstrue my comments.

The Chairman: One short question, please, Mr. Forrestall, because your time has elapsed.

Mr. Forrestall: I am going to do it on a question of privilege, here or in the House, it does not matter.

I will quote it again, so the Minister will understand it:

As for CN's overall strategy, it appears to us, although not confirmed by CN, that the railroad's intention is to make Montreal, not Halifax, competitive with U.S. East Coast ports on cargo moving to the U.S. Midwest.

I would remind the Minister that the distance between Antwerp and Chicago is exactly the same, no matter which particular route you happen to take. So I think perhaps before you make some wild accusations with respect to Canadian National's capacity, given their involvement with Canadian National—and I will not have my words misconstrued with respect to the Port of Halifax, not by somebody from Saskatoon, in any event.

That is a direct quote from the report and I would ask the Minister to reconsider his comment that I am deliberately taking something out of context. The report is there. I ask the Minister whether he thinks it is worth the paper it is written on or he does not. My question is, does the Minister unequivocally tell this Committee and tell the people in Halifax and tell the users of the Port of Halifax that CN in fact is not doing that and if they were he would intervene to make sure that that situation did not persist?

Mr. Lang: I think, Mr. Chairman, again, if one wants to check the record one will find that Mr. Forrestall had said previously that the CN was somehow deliberately making Montreal the gateway. Now he is quoting words which make it clear that they—and the report, I think, even in the words he quoted, does not even say that CN has confirmed this, so it is all speculative.

Mr. Forrestall: That was my conclusion.

Mr. Lang: All right, but there is nothing to base it on is the point I was making earlier, and so much for your question of privilege. The fact may be that the distances between Antwerp and Chicago are the same as the distances between Antwerp and Chicago, but going by water a longer distance can make differences compared with going by sea. If Mr. Forrestall wants to attack the whole question of conferences and rates on

[Traduction]

d'argent. J'aimerais que l'on se montre optimiste et non pas pessimiste.

Des voix: Bravo!

M. Forrestall: Monsieur le ministre, si vous aviez été aussi longtemps que moi optimiste à propos de l'avenir de la région atlantique du Canada, vous ne parleriez pas . . .

Le président: Je vous prie de m'excuser. Je ne voudrais pas interrompre le député . . .

M. Forrestall: J'ai l'intention de poser la question de privilège à propos de cette tentative tout à fait délibérée pour interpréter mes remarques de façon erronée.

Le président: Monsieur Forrestall, soyez bref parce que votre temps de parole est écoulé.

M. Forrestall: J'ai l'intention de poser la question de privilège ici même ou en Chambre, peu importe.

Permettez-moi de répéter ma citation afin que le Ministre comprenne bien de quoi il s'agit:

Bien que cela ne nous ait pas été confirmé, il semble que le CN envisage de faire en sorte que Montréal, et non pas Halifax, concurrence les ports de la côte est américaine en ce qui concerne l'expédition de marchandises vers le centre ouest américain.

J'aimerais rappeler au Ministre que la distance qui sépare Anvers et Chicago est exactement la même, quelle que soit la route que l'on choisit. Je pense donc, avant de porter des accusations en ce qui concerne la capacité des chemins de fer Nationaux canadiens . . . et je ne voudrais pas que l'on interprète de façon erronée ce que j'ai à dire à propos du port d'Halifax, surtout s'il s'agit de quelqu'un de Saskatoon.

Je vous ai cité directement un extrait du rapport et j'aimerais que le Ministre révise son jugement, selon lequel je cite délibérément en dehors du contexte. Le rapport est là. J'aimerais savoir si le Ministre estime que ce rapport vaut le papier sur lequel il est imprimé. Ma question est la suivante: Est-ce que le Ministre pourrait dire sans équivoque aux membres du comité, aux habitants d'Halifax et aux utilisateurs du port d'Halifax, que le CN n'agit pas comme je viens de le signaler et, si jamais il agissait de cette façon, serait-il prêt à intervenir pour s'assurer que la situation ne persistera pas?

M. Lang: Monsieur le président, si on veut bien consulter le compte rendu, on constatera à nouveau que, précédemment, M. Forrestall a déclaré que le CN était délibérément en train de faire en sorte que Montréal constitue le grand port d'entrée. Il cite maintenant un extrait qui montre clairement . . . Dans le rapport, même dans ce qu'il a cité, on ne dit pas que le CN a confirmé ce fait, donc il ne s'agit que de spéculation.

M. Forrestall: Telle est ma conclusion.

M. Lang: Très bien. Mais elle n'est pas substantiée et c'est ce que je disais précédemment. Voilà pour votre question de privilège. Certes, la distance entre Anvers et Chicago est toujours la même, mais la situation peut être différente quand une bonne partie de cette distance se fait en remontant un fleuve. Si M. Forrestall veut invoquer la question des tarifs maritimes, il s'agit alors d'un problème tout à fait différent et

[Text]

sea, we are into a rather different issue and I may or may not disagree with his propositions there.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Elzinga.

Mr. Elzinga: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I understand that the position of the Deputy Director General of Civil Aeronautics is being advertised, and it is being advertised that the individual that does make application must have a thorough knowledge of both official languages. Because of the nature of this position, bilingual capability is required immediately. I wonder whether we could have the Minister or the Deputy share with us why the importance of the language?

Mr. Lang: Because both the Director and the Deputy have to be capable of operating, one or other, at all times and obviously throughout the whole country.

Mr. Elzinga: Bill Dodd, who retired from that position at the end of 1977, I understand was unilingual. I am curious as to what caused the change of direction since the retirement of this individual?

Mr. Lang: It is progress we are making in regard to making sure that people inside the governmental operation can in fact speak to people elsewhere in the particular regions where they may or may not be completely fluent in English.

Mr. Elzinga: Does the possibility exist that if a unilingual individual applied for the position he could take language training in the second language, or does that possibility not exist at all?

Mr. Lang: I understand for this particular position the requirement would be to have the ability in advance.

Mr. Elzinga: Please correct me if I am wrong. Under the Official Languages Act is one not assured that if he is unilingual he will not be denied a position, because of the possibilities of taking the second language course?

• 2055

Mr. Lang: No, not under the act. There was, for a time, a policy which allowed some of that kind of thing to go on in relation to people who were in particular positions, but that is gradually changing.

Mr. Elzinga: Mr. Chairman, I wonder if the Minister could share with us when this position was designated bilingual.

Mr. Lang: With the vacancy, I guess.

Mr. Elzinga: What criteria was used to designate it as bilingual? Why all of a sudden, at the end of 1970-71 was this designated?

Mr. Lang: Well, we are constantly analysing the situation. Where a person is serving in a position where other people within his region of operation may, in fact, be able to speak one rather than two of the official languages then you need to designate that particular position bilingual.

Mr. Elzinga: Well, in the event that there are no employees with acceptable qualifications, I am curious as to what action Transport Canada proposes to ensure that the qualifications of its senior employees within the department are maintained.

[Translation]

peut-être ne serais-je pas d'accord avec ses propositions à ce propos.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Elzinga.

M. Elzinga: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je crois savoir que l'on vient d'annoncer la vacance du poste de Sous-Directeur général de l'aéronautique civile, et on demande maintenant que les candidats connaissent parfaitement les deux langues officielles. Compte tenu de la nature du poste en question, il est nécessaire que les candidats soient déjà bilingues. J'aimerais que le Ministre ou son sous-ministre nous explique pourquoi la connaissance des deux langues est si importante.

M. Lang: Le Directeur général et le Sous-Directeur doivent être en mesure de travailler n'importe où dans le pays.

M. Elzinga: Je crois savoir que M. Bill Dodd, qui a pris sa retraite à la fin de 1977, était unilingue. J'aimerais savoir ce qui explique ce changement depuis sa retraite.

M. Lang: Nous voulons nous assurer que les fonctionnaires puissent communiquer avec des personnes qui ne connaissent pas l'anglais couramment.

M. Elzinga: Un candidat unilingue pourrait-il suivre un cours de formation en langue seconde?

M. Lang: Je crois savoir, pour le poste auquel vous faites allusion, que les candidats doivent déjà être bilingues.

M. Elzinga: Je vous prierais de me corriger si je me trompe. Aux termes de la Loi sur les langues officielles, on ne doit pas refuser un poste à un candidat unilingue s'il a la possibilité de suivre un cours en langue seconde, n'est-ce pas?

M. Lang: Non, pas aux termes de la loi. A une époque, il existait une politique permettant ce genre de choses pour certaines personnes occupant des postes particuliers, mais cela change graduellement.

M. Elzinga: Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous dire quand ce poste a été désigné bilingue.

M. Lang: Au moment où il est devenu vacant, j'imagine.

M. Elzinga: Selon quels critères a-t-il été désigné bilingue? Pourquoi, soudainement à la fin de 1970-1971, a-t-on désigné ce poste bilingue?

M. Lang: Nous analysons continuellement la situation. Lorsqu'une personne occupe un poste où dans son aire de travail d'autres personnes en fait peuvent ne parler qu'une seule des deux langues officielles, il est nécessaire de désigner ce poste bilingue.

M. Elzinga: Advenant qu'il n'y ait aucun employé qui rencontre les conditions requises, comment le ministère des Transports Canada propose-t-il d'assurer les qualifications requises de ses hauts fonctionnaires.

[Texte]

Mr. Lang: Well, I do not think that is likely to happen so we do not have an answer to the question.

Mr. Elzinga: You are fairly confident that an individual within the department will graduate to this position.

Mr. Lang: An available person, not necessarily from within the department.

Mr. Elzinga: Who designates whether this is going to be a bilingual position or not? Is it under the authority of the Minister, the Deputy Minister or Treasury Board?

Mr. Lang: The Public Service Commission.

Mr. Elzinga: The Public Service Commission designates whether the position will be bilingual.

Getting to another area, Mr. Chairman and Mr. Minister, I wonder if the Minister could share with us exactly what the status is of the negotiations with the aircraft operations group?

Mr. Lang: I am sorry?

Mr. Elzinga: What is the status of the contract talks with the aircraft operations group?

Mr. Lang: I would have to check that, Mr. Elzinga. I have not had a report on that.

Mr. Elzinga: Very good, sir. Well, I would appreciate it if you could get back to me on that.

Mr. Lang: Thank you.

Mr. Elzinga: Mr. Chairman, through you to the Minister, I had the opportunity of chatting with the Minister briefly in the House the other evening with regard to the urban transportation assistance program and I wonder if the Minister could share with me in a little more detail exactly how this program operates and how an area would go about applying for assistance under the program.

Mr. Lang: Yes, Mr. Chairman, I would be very glad to. The urban transportation assistance program is a new program using the resources which were available formerly under the grade separation, rail relocation types of programs, and the \$100 million which had been added for the commuter program. What we have done is try to remove the technicalities as to whether or not a particular project applies or is eligible for these funds which are federal funds available for what are essentially municipal-provincial purposes. We now have a system where, within a broad range of urban transportation programs, a province's own priorities, as determined by the provincial government and the federal minister responsible for that area, can be quite automatically, if those two agree, granted funds for an urban program. The funds, however, are limited on the basis of a formula which is basically \$10 per person in the province over a five-year period. In the case of Manitoba with a population of 980,000, \$9.8 million would be available over the five-year period for programs agreed upon as priorities for Manitoba.

Mr. Elzinga: Thank you very much, Mr. Minister. Mr. Chairman, did I understand you correctly that it is \$10 per person per year?

Mr. Lang: No, over five years.

Mr. Elzinga: Oh, over five years.

Mr. Lang: Two dollars per year per person.

[Traduction]

M. Lang: Je ne crois pas que cela arrive, et nous n'avons donc aucune réponse à cette question.

M. Elzinga: Vous êtes donc certain de trouver un individu dans le ministère qui pourrait occuper ce poste.

M. Lang: De trouver une personne qui soit disponible, oui, mais pas nécessairement dans le ministère.

M. Elzinga: Qui décide si le poste doit être désigné bilingue? Est-ce le ministre, le sous-ministre ou le Conseil du Trésor?

M. Lang: C'est la Commission de la fonction publique.

M. Elzinga: La Commission de la fonction publique décide donc si un poste sera bilingue.

Dans un autre domaine, monsieur le président, le ministre pourrait-il nous dire où en sont les négociations avec le Groupe de la navigation aérienne?

M. Lang: Pardon?

M. Elzinga: Où en sont les négociations avec le Groupe de la navigation aérienne?

M. Lang: Je devrai vérifier, monsieur Elzinga. Je n'ai aucun rapport ici à ce sujet.

M. Elzinga: Très bien, monsieur. J'aimerais qu'on me donne une réponse.

M. Lang: Merci.

M. Elzinga: Monsieur le président, j'ai eu l'occasion l'autre soir de discuter brièvement avec le ministre à la Chambre du programme d'assistance aux systèmes de transport urbain. Le ministre pourrait-il m'expliquer en un peu plus de détails comment fonctionne ce programme, et comment une région donnée peut demander de l'aide aux termes du programme.

M. Lang: Avec plaisir, monsieur le président. Le programme d'aide au transport urbain est un nouveau programme utilisant les fonds crédités antérieurement au programme pour l'amélioration des croisements étagés, et pour le déplacement des lignes et des croisements de chemin de fer, plus les 100 millions de dollars qu'on avait ajoutés au programme des trains de banlieue. On a cherché à éliminer les difficultés techniques concernant le droit pour un projet particulier d'utiliser ces fonds fédéraux disponibles à des fins essentiellement municipales ou provinciales. Le système veut, que selon une gamme assez large de programmes de transport urbain, une province en collaboration avec le ministre responsable de la région, peut déterminer les priorités pour lesquelles on peut accorder des fonds à un système de transport urbain. Toutefois, les fonds disponibles se limitent à \$10 par personne pour une période de cinq ans. Dans le cas du Manitoba, ayant une population de 980,000 personnes, 9.8 millions de dollars seront disponibles sur une période de cinq ans pour les programmes prioritaires du Manitoba.

M. Elzinga: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Monsieur le président, ai-je bien compris qu'il s'agit de \$10 par personne par année.

M. Lang: Non, pour une période de cinq ans.

M. Elzinga: Oh, pour une période de cinq ans.

M. Lang: Donc, \$2 par personne par année.

[Text]

Mr. Elzinga: And the province in conjunction with the federal minister from that area has the final say on where the funds will be allocated?

Mr. Lang: Broadly speaking, yes, so long as they are within the urban transportation situation.

Mr. Elzinga: Would something like rail relocation from inside the limits of a town to outside the limits fall under this program?

• 2100

Mr. Lang: Yes it would.

Mr. Elzinga: Very good. Thank you very kindly.

The Chairman: Thank you, Mr. Elzinga.

Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister regarding the silly questions yesterday about the aircraft in Montreal and he kindly said he would find out if there were such aircraft. A few more have suggested they have seen them. Is it true that there are Russian and Cuban troop-carrying planes using Montreal?

Mr. Lang: I cannot say that I have had a full enough check to say, absolutely never, no, but on the information at this moment I would say that it is quite unlikely that we have seen Russian, Cuban troop-carrying planes in Dorval.

Mr. Ritchie: Is it true that there have been aircraft without the customary numbers and state of origin—I do not know much about international aircraft but I believe all states are supposed to carry the civil aircraft identification markings, do they not?

Mr. Lang: Yes, they ordinarily would. I have no such information in relation to Dorval at all; but, as I say, I cannot say that I have had a final report on that yet.

Mr. Ritchie: I see. To your knowledge there is no arrangement whereby... What Russian or Cuban planes in the normal course of events would be allowed to use an airport and under what circumstances? What is the international usage of those?

Mr. Lang: Well Dorval would not ordinarily be used by them. They ordinarily come into Mirabel if they are on a regular passenger flight. The airport in Canada which sees more of the Russian aircraft, in fact, is Gander where they can make technical stops, and we have an arrangement for them to do that; they refuel there and go to their destination from there. Outside of the regular passenger flights which come into Mirabel, the technical stops in Gander, aircraft have under international rules some rights to come in for emergency or technical reasons, but basically it is those two places for the regular on-going use.

Mr. Ritchie: Have you checked with your air operation, Mr. McLeish, on this matter? Can he give you any help? Can he even tonight say that he has no knowledge of these?

[Translation]

M. Elzinga: Et c'est la province, en collaboration avec le ministre fédéral responsable de la région qui décide finalement de la répartition des fonds?

M. Lang: En général, oui, s'il s'agit évidemment d'une question de transport urbain.

M. Elzinga: Un déplacement de lignes de chemin de fer de l'intérieur des limites d'une ville à l'extérieur serait-il subventionné aux termes du programme?

M. Lang: Oui.

M. Elzinga: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Elzinga.

Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, j'aimerais interroger le ministre au sujet des questions ridicules posées hier au sujet d'un avion atterrissant à Montréal, car il m'a dit qu'il essaierait de déterminer si de tels avions existent. D'autres personnes ont déclaré les avoir vus. Est-il vrai que des avions transportant des troupes soviétiques ou cubaines se servent de l'aéroport de Montréal?

M. Lang: Mes enquêtes ne sont pas encore assez poussées pour que je réponde catégoriquement non, jamais; mais selon les renseignements disponibles, je peux dire qu'il est très peu probable que des avions russes ou cubains transportant des troupes aient atterri à Dorval.

M. Ritchie: Est-il vrai que déjà des avions ne portant pas les numéros et l'état d'origine coutumiers—je ne sais pas grand chose à propos des avions internationaux, mais je crois que tous les États sont convenus d'identifier les avions civils, n'est-ce pas?

M. Lang: Oui, normalement. Je n'ai aucun renseignement concernant Dorval à ce sujet; mais je n'ai pas encore eu un rapport définitif.

M. Ritchie: Très bien. A votre connaissance, il n'y a aucune entente permettant à des avions russes ou cubains d'utiliser normalement un aéroport canadien dans certaines circonstances? Quelle est la coutume internationale à cet égard?

M. Lang: Normalement, Dorval ne recevrait pas d'envolée internationale. Ces envolées atterrissent à Mirabel, lorsqu'il s'agit d'un service de passagers régulier. Au Canada, les avions russes se servent le plus souvent de Gander, où on leur permet selon une entente de faire des arrêts techniques. Ils peuvent s'arrêter pour faire le plein et ensuite continuer jusqu'à leur destination. Outre les vols réguliers du service de passagers de Mirabel, les arrêts techniques à Gander, des avions étrangers, selon le règlement international, peuvent faire des arrêts d'urgence ou techniques, mais en général, seul ces deux endroits sont utilisés régulièrement.

M. Ritchie: Avez-vous vérifié avec l'administrateur des transports aériens, M. McLeish, à cet égard? Peut-il vous aider? Peut-il nous donner des renseignements ce soir même?

[Texte]

Mr. Lang: Well he perhaps can confirm the Dorval question. I do not imagine any go in there at all, and I see he is saying no.

Mr. Ritchie: So he is suggesting there is none whatsoever. I see.

Mr. McKenzie: A point of order, or privilege, one or the other, on Mr. Ritchie's question.

The Chairman: Mr. McKenzie on a point of order.

Mr. McKenzie: I checked with MOT people this afternoon, Mr. Chairman, and I understand that these troop-carrying planes were landing at Dorval prior to Mirabel's opening up, and these planes are carrying Russian and Cuban troops. Now I think the Minister and Mr. McLeish must know something about this. They are withholding information on Dr. Ritchie's question and I would suggest they come clean and give us some information.

Mr. Lang: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Please, Mr. Minister. Mr. McKenzie, that is just a difference of opinion now. The Minister will answer Mr. Ritchie. You will shortly be on the second round and you will be able to pose that question to the Minister if you so desire.

Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I must say I will be delighted to have Mr. McKenzie on the second round. I hope his questions become less absurd. I think everybody would have thought that we were talking about a fairly recent period of time. Now Mr. McKenzie refers to a time before Mirabel opened up, which happens to be a time before I was the Minister of Transport. I thought Mr. Ritchie was talking about a time of recent origin. Nothing in his question indicated anything else and I think Mr. McKenzie's intervention is, as usual, absurd.

The Chairman: Dr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Therefore if you search, there is no way in which these planes can land without their being recorded at either one of the two airports?

Mr. Lang: No. I think we would have a full record of the landings.

Mr. Ritchie: Would you put on record whatever you find?

Mr. Lang: I certainly will, Mr. Ritchie; as soon as I have that information, I will let you have it.

Mr. Ritchie: The suggestion was made that Air Canada had the Russian route to Moscow and Prague and closed it out because of lack of passengers; yet there seems, I understand, to be a real commerce of Russian and Czech and Polish airliners using Montreal or either one of the two ports; that the reason Air Canada quit was that there was a pooling arrangement. I just do not know how this works, but I gather that when there is a joint thing between two they share passengers, however Air Canada could never find out how much Aeroflot was carrying or what their passenger load was. Is that true?

[Traduction]

M. Lang: Peut-être pourrait-il confirmer ma réponse à l'égard de Dorval. Je doute que des avions étrangers atterrissent à Dorval, et je vois qu'il me fait signe que non.

M. Ritchie: Il confirme donc qu'il n'y a aucun de ces avions qui atterrissent à Dorval. Très bien.

M. McKenzie: J'ai un rappel au Règlement, ou une question de privilège, sur la question de M. Ritchie.

Le président: M. McKenzie, sur un rappel au Règlement.

M. McKenzie: Monsieur le président, cet après-midi, j'ai vérifié avec des fonctionnaires du ministère des Transports, et j'ai cru comprendre que des avions porteurs de troupes atterri-ssaient à Dorval avant même que Mirabel ne soit ouvert et ces avions portaient des troupes russes et cubaines. Sûrement, le ministre et M. McLeish doivent être au courant. Ils refusent de divulguer des renseignements en réponse à la question du Dr Ritchie, et je les prie d'être honnêtes, et de nous donner ces renseignements.

M. Lang: Monsieur le président . . .

Le président: S'il vous plaît, monsieur le ministre. Monsieur McKenzie, il s'agit simplement d'une différence d'opinions. Le ministre répondra à M. Ritchie. Vous serez appelé au second tour très bientôt, et vous pourrez alors poser vos questions au ministre, si vous le désirez.

Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, il me fera plaisir de répondre à M. McKenzie au second tour. J'espère que ses questions seront moins absurdes. Je crois que tout le monde était sous l'impression qu'on parlait d'un incident très récent. Maintenant M. McKenzie fait allusion à un événement précédant l'ouverture de Mirabel, avant même que je devienne ministre des Transports. Je croyais que M. Ritchie faisait allusion à des événements beaucoup plus récents. Rien de sa question n'indiquait autrement, et je trouve l'intervention de M. McKenzie très absurde, comme d'habitude.

Le président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Donc, dans vos enquêtes, vous trouvez qu'il n'y a aucun moyen que ces avions n'atterrissent sans qu'on en tienne compte à l'un ou l'autre de ces deux aéroports?

M. Lang: Non. Nous avons un dossier complet de tous les atterrissages.

M. Ritchie: Etes-vous prêt à inscrire au procès-verbal tout ce que vous trouverez?

M. Lang: Certainement, monsieur Ritchie; aussitôt que j'aurai ces renseignements, je vous les ferai parvenir.

M. Ritchie: On laisse entendre qu'Air Canada avait établi une envolée à Moscou et à Prague, mais qu'elle l'avait abandonnée à cause d'un manque de passagers; pourtant, il semble y avoir un bon nombre d'avions russes, tchèques ou polonais qui se servent de Montréal ou un des deux aéroports; et il semble que Air Canada aurait abandonné la ligne à cause d'une entente d'utilisation en commun. Je ne sais pas exactement comment fonctionne le système, mais il semble que dans une affaire conjointe, les deux parties partagent les passagers; toutefois Air Canada ne pouvait jamais savoir combien de passagers Aeroflot transportait. Est-ce vrai?

[Text]

• 2105

Mr. Lang: No, that is certainly not my understanding. Let us distinguish between that and aircraft that come into Canada on a technical stop without any unloading or loading of passengers here, such as the Russian aircraft or other aircraft may do at Gander—and I must say that we encourage them to do so; we have a very aggressive Gander team going out to try to bring more and more aircraft here. I see Mr. Baker smiling, because he likes to have them coming in as often as possible. The Air Canada arrangement with the Russian airline was in relation to a Montreal-Moscow service, essentially, and Air Canada knows full well the exact number of people travelling on the Russian airline in that service. What Air Canada found was that both of them were running most of the time relatively empty. If there was a special group going, a band visiting, or something, you would have a relatively full aircraft, otherwise, they were far too empty. So Air Canada proposed to discontinue and entered into an arrangement with Aeroflot so that it could still make use of seats on Aeroflot for its own selling purposes. That seems to be a sensible arrangement. We have enough aircraft moving back and forth this way and, obviously, at less cost.

Mr. Ritchie: Are the Russians continuing this service? Do you know what is happening, as far as the number of passengers travelling is concerned?

Mr. Lang: I could find that out. I do not have that information but I could certainly ask Air Canada to provide it.

Mr. Ritchie: I would like to turn to Prince Rupert in relation to the grain situation, and particularly the possibility of more use of Prince Rupert. Mr. Horner—not our Mr. Horner, but his brother, I guess . . .

Mr. Lang: Is that your Mr. Horner or our Mr. Horner?

Mr. Ritchie: Yours.

Mr. McKenzie: You can have them all. You deserve them.

Mr. Ritchie: Anyway, Mr. Horner has been over to Hong Kong, Singapore, Malaysia and Australia and he suggested that farmers in the Peace River district, which has no ready outlet, I believe, at the present time, and Northern Alberta and Northern Saskatchewan would save some \$25 million a year if sales went via Prince Rupert and that congestion, delays and the problem of the Fraser Canyon would be alleviated. They have offered to underwrite somebody who will take over the port. It seems obvious that agreement has to come between the Alberta Wheat Pool, the UGG and I guess Saskpool and Cargill—one, or both, or all or a combination. What progress are you making in getting something moving there?

Mr. Lang: I think we made major progress with the announcement today that we would be doing several major things in regard to Prince Rupert. We will be putting over \$11 million into dock and improvement of facilities in the existing elevator so that larger vessels can dock there. We have also announced today that we will be putting approximately \$16 million into the connection of Ridley Island to the grain transportation system; we will be preparing the site and build-

[Translation]

M. Lang: Non, ce n'est certainement pas ce que j'ai compris. Distinguons d'abord entre le service des passagers, et les avions qui atterrissent au Canada pour des raisons techniques sans prendre ou décharger des passagers comme le font les avions russes ou d'autres avions étrangers atterrissant à Gander—et on les encourage à le faire; l'équipe de Gander est très dynamique à cet égard. Je vois M. Baker qui sourit, car il aime bien voir atterrir ces avions aussi souvent que possible. L'entente d'Air Canada avec la ligne aérienne soviétique concerne le service de passagers entre Montréal et Moscou surtout et Air Canada sait exactement combien de passagers voyagent sur la ligne soviétique. Toutefois, Air Canada a découvert que les deux lignes, portaient chacune généralement très peu de passagers. Seulement lorsqu'un groupe spécial, une fanfare, ou un groupe semblable voyageait, l'avion était-il assez chargé; autrement, il y avait trop peu de passagers. Donc Air Canada a suggéré de discontinuer son service et a conclu une entente avec Aeroflot selon laquelle Air Canada pouvait vendre des places sur les avions d'Aeroflot. Cela semble très raisonnable. Ainsi, le service est assez bon dans les deux sens, à un coût moins élevé, évidemment.

M. Ritchie: Les Russes continuent-ils toujours d'offrir ce service? Savez-vous combien de passagers se servent du service?

M. Lang: Je peux me renseigner. Je n'ai pas les renseignements ici, et je demanderai à Air Canada de nous les donner.

M. Ritchie: Je voudrais maintenant passer à la situation des chargements de céréales à Prince Rupert, et la possibilité d'utiliser Prince Rupert. M. Horner—pas notre M. Horner, mais son frère, je crois . . .

M. Lang: Est-ce là votre M. Horner ou notre M. Horner?

M. Ritchie: Le vôtre.

M. McKenzie: Vous pouvez tous les avoir. Vous les méritez.

M. Ritchie: Enfin, M. Horner est allé à Hong Kong, Singapore, en Malaisie et en Australie et à son retour il a proposé que les agriculteurs du district de la rivière de La Paix qui n'ont pas de client au moment, et que ceux du nord de l'Alberta et du nord de la Saskatchewan pourraient épargner quelque 25 millions de dollars par année si leurs ventes étaient livrées via le port de Prince Rupert, et qu'ainsi on allégerait la congestion, les délais et le problème du canyon Fraser. Il semble que ces pays sont prêts à appuyer un organisme qui se chargerait du port. Il est évident qu'un tel accord devra être conclu entre la Alberta Wheat Pool, et l'UGG, aussi bien que Saskpool et Cargill—avec un groupe ou l'autre ou tous ou une combinaison de groupes. Quel progrès pouvez-vous annoncer à cet égard?

M. Lang: Je crois que notre déclaration d'aujourd'hui concernant plusieurs projets importants à Prince Rupert constitue une indication du progrès. Nous dépenserons quelque 11 millions de dollars pour améliorer les quais et les installations du silo actuel afin de permettre aux grands navires d'y accoster. On annonçait aujourd'hui aussi que 16 millions de dollars seront investis dans un raccord entre l'île Ridley et le système des transports des grains; nous allons aménager le site, et

[Texte]

ing the rail connection. It is an ideal site for future grain developments. We have had discussions with some of the grain interests and provincial governments to which you have referred, and we are optimistic that among them we will have the necessary interest, mainly on the private side, to put a very large new terminal building on the Ridley Island site as we have it prepared. So that really confirms our belief that the West Coast is going to be the area of growth for grain movement and that the Prince Rupert site is particularly desirable to avoid additional congestion in the Vancouver area. In that way, today I think we have made a major step towards implementing another one of the important Hall Commission recommendations.

Mr. Ritchie: Obviously, the Seaway is becoming more and more expensive and will likely see a much diminished volume of grain as the years go by. When you mentioned the private side, did you mean the UGG pools as private trade, or did you mean as opposed to direct government?

• 2110

Mr. Lang: Yes, that is right, I meant it as opposed to government.

Mr. Ritchie: How close are you? I understand that some of them do have to give up the use of their terminals in Vancouver which would mean a loss of money, so there is a reluctance to get in this. How close are you to getting some agreement worked out amongst these people?

Mr. Lang: I think the base is there for a successful conclusion to the discussions. It is not really a matter of downgrading the Seaway or Thunder Bay or Vancouver. In our view they will continue to handle the kinds of volumes of grain they are handling this year, which is to this point a record year, it is going to be a record year for grain movement. I do not see Seaway or Thunder Bay or Vancouver going down from those amounts, but what we expect is a couple of hundred million bushels additional available to move out of the Prairies on average over the next number of years and we see that as going ideally out of Prince Rupert.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Ritchie asked part of one of my questions referring to Prince Rupert, now I will ask further on that item. I think it was about a year and a half or more ago that the government called for tenders to lease the terminal at Prince Rupert and, as I understand it, there were four or more tenders submitted or thereabouts, one of them being a joint tender from Alberta and Saskatchewan Wheat Pools to operate the terminal at Prince Rupert. None of them was accepted and I just wonder why. Were the tenders not good enough, was there a squabble amongst the tenderers, could the government not make up its mind which one to give it to or what?

Mr. Lang: Basically the conclusion was that none of the offers was really adequate having regard to the value even to the government in operating the Prince Rupert terminal itself.

Mr. Benjamin: So all the tenders were too low in the government's opinion then?

[Traduction]

construire le raccord ferroviaire. C'est un site idéal pour des installations futures. Nous en avons discuté avec certains intéressés dans le domaine des grains, et avec les gouvernements provinciaux que vous avez mentionnés, et nous sommes très optimistes que nous trouverons l'intérêt nécessaire, dans le secteur privé surtout, pour construire un nouveau port très grand sur le site que nous avons préparé sur l'île Ridley. Cela confirme donc notre espoir que la côte du Pacifique verra une certaine croissance dans le déplacement des grains, et que le site de Prince Rupert est particulièrement bien choisi pour éviter la congestion dans la région de Vancouver. Aujourd'hui donc, nous avons franchi une étape importante dans l'application des recommandations principales du rapport Hall.

M. Ritchie: Evidemment, la voie maritime coûte de plus en plus chère, et sans doute le volume de grain diminuera au fil des années. Lorsque vous avez mentionné des intérêts dans le secteur privé, parliez-vous des services en commun UGG comme étant un commerce privé, par opposition aux interventions directes d'un gouvernement?

M. Lang: Oui, c'est juste, par opposition au gouvernement.

M. Ritchie: Êtes-vous très près d'un accord? J'ai cru comprendre que certains producteurs devront abandonner leur emploi des silos portuaires de Vancouver, ce qui pourrait occasionner une perte d'argent, et qu'ils hésitent un peu. Aurez-vous bientôt arrangé un accord entre ces gens?

M. Lang: Je crois que le gros travail est fait pour en arriver à une conclusion heureuse. Il n'est pas question de restreindre l'emploi de la Voie maritime, ou de Thunder Bay ou de Vancouver. Nous croyons que ces centres continueront à déplacer les mêmes volumes de grain que cette année, qui semble une année record, pour les grains. Je ne crois pas que la Voie maritime, ou Thunder Bay ou Vancouver verront tomber leurs chargements, mais nous anticipons que quelque 200 millions de minots de plus en moyenne seront disponibles pour quelques années et que Prince Rupert est le port idéal pour cet excédent.

Le président: Merci, monsieur Ritchie. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Ritchie a posé mes questions, en partie à l'égard de Prince Rupert, mais j'en ai d'autres. Il y a à peu près un an et demi, le gouvernement a demandé des soumissions pour la location des silos portuaires à Prince Rupert, et apparemment, on aurait soumis quatre offres au plus, dont l'une était une soumission conjointe des Syndicats de blé d'Alberta et de Saskatchewan en vue d'exploiter les silos de Prince Rupert. On n'a accepté aucune des soumissions, et je veux savoir pourquoi. Les soumissions n'étaient-elles pas assez élevées, y avait-il un conflit entre les intéressés, ou le gouvernement ne pouvait-il pas décider à qui adjuger le contrat?

M. Lang: On a conclu qu'aucune des offres n'atteignait le montant des recettes que le gouvernement retirerait de l'exploitation des silos de Prince Rupert.

M. Benjamin: Donc, toutes les soumissions étaient trop basses selon le gouvernement?

[Text]

Mr. Lang: That was the judgment, yes.

Mr. Benjamin: Is the Wheat Board using the authority I think it already has, to require the movement of the kind of grain that is needed, the largest volume of high protein and high grade, the majority of which probably originates from CP tracks, to go to Prince Rupert instead of Vancouver, especially when there is a period of congestion or backup of ships?

Mr. Lang: They would if that made sense, but basically they tend to find that bringing the grain from the northern region to Prince Rupert makes sense and, therefore, the grain from the southern region, where the majority of the CP tracks are, tends to go to Vancouver.

Mr. Benjamin: We can argue about that another time, Mr. Chairman.

My annual complaint is about taking money that was allocated to buy apples to buy oranges, and we go through this every year, such as in Vote 15b, \$2.2 million from the Railway Relocation fund and the railway employees' fund, I guess that is the Prince Edward Island Railway Employees Providence Fund, and then Vote 40b, \$2.5 million from the Railway Relocation and Crossing provision. The first item under Vote 15b is to capital expenditure to increase search and rescue capability, so you have funds going from ground transportation, so to speak, into sea search and rescue capability. Under Vote 40b, \$2.5 million from the Railway Relocation and Crossing provision is going to subsidize CNR ferry services for the period January 1 to March 31, 1978. Mr. Chairman, in light of the fact that we still have thousands of railway crossings in Canada that need protection, and I appreciate there are many of them that probably could be done away with, did the Commission run out of applications for funds from the Railway Relocation and Crossing Fund? How many are pending, how many have been refused? I just do not understand how all the funds that were available could not be used for that.

• 2115

Mr. Lang: There always are a lot pending and not all that many refused, but there is a certain slowness, ponderousness about the way in which these matters come to be approved and then the way in which they are executed, and if indeed the construction is slow. When the approval is given, the local authority has to re-examine its ability to finance its share. You get delays. The result is that in this particular fiscal year, whereas we had allowed for a possible \$26 million expenditure, it now looks as though we are only going to be spending \$18 million.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, some of the applications under consideration are, I believe, for many months and maybe even a year or two years. So there must be a sufficient backlog of those applications that could have more than used

[Translation]

M. Lang: Oui, c'est ce qu'on a décidé.

M. Benjamin: La Commission canadienne du blé a-t-elle utilisé de son autorité pour obliger le mouvement des grains désirés, à haute teneur en protéines, qui viennent en général des régions desservies par le CP, à utiliser le port de Prince Rupert plutôt que Vancouver, surtout en vue de la congestion, et du grand nombre de navires en ce port?

M. Lang: La Commission l'aurait sans doute autorisé si cela avait été raisonnable, mais, essentiellement, la Commission trouve qu'il est plus profitable de transporter le grain des régions du nord à Prince Rupert, et, donc, le grain des régions du sud où se trouvent la majorité des gares du CP est généralement expédié à Vancouver.

M. Benjamin: Nous débattons cela une autre fois, monsieur le président.

Comme chaque année, je dois me plaindre qu'on prend de l'argent destiné à acheter des pommes pour acheter des oranges, et cela se répète tous les ans comme dans le cas du crédit 15B, par exemple, où on utilisera quelque 2.2 millions de dollars du Fonds de déplacement des lignes et des croisements de chemin de fer et du Fonds des employés de chemin de fer—sans doute le Fonds de prévoyance des cheminots de l'Île-du-Prince-Édouard—et du crédit 40b, où l'on puisera quelque 2.5 millions de dollars du Fonds de déplacement des lignes et des croisements de chemin de fer. Le premier poste au crédit 15b est une dépense en capital pour augmenter les capacités de recherche et de sauvetage en mer, qui occasionnent un transfert de fonds du programme des transports en surface pour assurer l'efficacité des recherches et du sauvetage en mer. Au crédit 40b, on utilisera 2.5 millions de dollars du Fonds de déplacement des lignes et des croisements de chemin de fer pour subventionner les services de traversiers du CNR pour la période du premier janvier au 31 mars 1978. Monsieur le président, étant donné qu'on doit toujours protéger des milliers de passages à niveau au Canada—et je sais très bien qu'on pourrait en éliminer beaucoup—la Commission n'avait-elle plus de demandes d'argent sur le Fonds du déplacement des lignes et des croisements de chemin de fer? Combien de ces demandes sont en négociations, et combien ont été rejetées? Je ne comprends vraiment pas pourquoi on n'a pas utilisé ces fonds aux fins prescrites.

M. Lang: Il y en a toujours un certain nombre en suspens, mais pas tellement qui sont refusés, mais il y a aussi une certaine lourdeur dans la façon dont ces choses sont enfin approuvées et il reste encore l'exécution, et la construction elle-même peut être lente. Lorsqu'il y a approbation, les autorités locales doivent réétudier la façon dont ils financeront leur part. Il y a des retards. Le résultat pour l'année financière en cours, c'est que même si nous avions prévu quelque 26 millions de dollars de dépenses, il semble que nous n'en dépenserons que 18 millions.

M. Benjamin: Monsieur le président, certaines demandes sont encore à l'étude et, semble-t-il, cette étude pourrait se prolonger encore un an ou deux. Il doit y avoir une accumulation suffisante de ces demandes qui aurait pu justifier le

[Texte]

up the funds that were available. Why not give approval to these applications on some priority basis rather than taking money out that should be going into rail crossings and putting it into search and rescue and the CNR ferries? They sure as heck do not operate in the Prairies.

Mr. Lang: Once it is not going to be spent on a particular purpose, then it is in effect available and these dollar items, I should have said, Mr. Benjamin, are really an apples to oranges operation. I suppose you could simply lapse the one and bring in new money for the other. But it is seen as better to transfer it in this fashion. At least you may be glad to note that the answer in my earlier question to Mr. Elzinga about the new UTAP Program, or Urban Transportation Assistance Program, should provide that additional certainty and flexibility that the money will be spent on a variety of urban assistance programs rather than get caught up in this three-government administration. It was one of the reasons I was unhappy with the administration of some of these urban assistance programs before, that they were caught up in so much red tape with three governments looking at them.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not agree with the Minister. I think a bunch more crossings could have been done over the past year, or started, at least, and the moneys should have been left there.

I want to move, Mr. Chairman, to the matter of the consulting reports of Mr. Bryden. I would be interested to know why that firm would be retained to make a report on the Port of Churchill, when everybody knew they had already done one for the Dominion Marine Association, which is a traditional lobby in favour of St. Lawrence ports. There seems to be some sort of a conflict here. Why would that particular firm be retained to do a job that they had already done for what I suppose you could say would be a competing area, a competing mode?

Mr. Lang: In fact they were not asked to do a report in regard to the Port of Churchill. They were asked to do a report in regard to the feasibility of an inland terminal in the Yorkton area or several smaller inland terminals in the Yorkton-Melville area. And I suppose, if you like, somebody could have said they have a bias there too, because they had already done a feasibility study on an inland terminal somewhere else and given a kind of positive feasibility answer to it. And, of course, in this particular case, they do not find it all that positive, and I am not quite sure what you make of that.

Mr. Benjamin: I think it is a lot of crap that is in the Bryden Report myself, that Churchill is being sold down the river again.

Mr. Lang: Not at all. We are going to set a record again this year.

Mr. Benjamin: Yes? Well, it should be handling twice as much as it is, so there still is not enough to brag about yet. But, Mr. Chairman, when the report was brought down, I

[Traduction]

déboursé de tous les fonds disponibles. Pourquoi ne pas approuver certaines de ces demandes de façon prioritaire plutôt que d'affecter les crédits des passages à niveau à la recherche et au sauvetage ainsi qu'aux traversiers du CN? On en trouve certainement pas dans les Prairies, de ces bateaux-passeurs.

M. Lang: Si les fonds ne sont pas dépensés à une fin précise, ils sont disponibles et ces postes de \$1, j'aurais dû le dire, monsieur Benjamin, c'est un peu comme transformer les pommes en oranges. On pourrait toujours les laisser tomber en annulation, pour ensuite adopter des crédits pour d'autres, mais on préfère effectuer le transfert de cette façon. Au moins serez-vous bien content de la réponse que j'ai donnée à M. Elzinga concernant le nouveau programme PATU, c'est-à-dire programme d'aide au transport urbain, qui devrait nous laisser une certaine souplesse et nous assurer que les fonds seront affectés à une variété de programmes d'aide urbains plutôt que de nous ramener à cet embrouillamini des trois paliers de gouvernement. Voilà une des raisons pour lesquelles je n'étais pas satisfait de la façon dont certains de ces programmes d'aide urbains étaient administrés auparavant, parce qu'il y avait tellement de chinoïseries administratives à cause du droit de regard de trois paliers de gouvernement.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec le ministre. Je crois qu'on aurait dû au moins commencer le travail sur beaucoup plus de passages à niveau pendant l'année qui vient de s'écouler et les fonds nécessaires pour l'exécution de ces projets auraient dû être laissés au Budget.

J'ai maintenant des questions à poser, monsieur le président, à propos de ces rapports de consultation de M. Bryden. J'aimerais bien savoir pourquoi on a retenu les services de ce bureau pour faire un rapport sur le port de Churchill alors que tous savent que ce bureau en a déjà fait un pour la Dominion Marine Association qui fait tout en son pouvoir pour favoriser les ports du Saint-Laurent. Il semble y avoir un certain conflit d'intérêts. Pourquoi a-t-on retenu les services de ce bureau-là pour faire un travail qui avait déjà été fait pour ce qu'on pourrait traiter de concurrent ou mode de transport concurrentiel?

M. Lang: On n'a pas demandé à ce bureau de faire un rapport sur le port de Churchill. On leur a demandé de faire une étude sur des têtes de lignes plus petites à l'intérieur des terres dans la région Yorkton-Melville. Si vous voulez, on pourrait toujours dire qu'il y a certains préjugés en ce qui concerne cette étude aussi, car une étude semblable avait été faite concernant une autre région, la réponse avait été positive et je ne sais pas ce que vous en pensez.

M. Benjamin: Je crois qu'il y a tout un tas de merde dans ce rapport Bryden et qu'on s'arrange encore une fois pour trahir et désavantager Churchill.

M. Lang: Pas du tout. Nous allons encore y avoir une année record.

M. Benjamin: Oui? Eh bien, il devrait y avoir encore deux fois plus d'activité qu'il n'y en a à l'heure actuelle et vous n'avez donc pas de quoi vous vanter. Cependant, monsieur le

[Text]

think the Hudson Bay Route Association and the Port of Churchill Development Board both claimed that the Port of Churchill was not in Mr. Bryden's terms of reference. However, subsequent to that, Mr. Bryden said that the Port of Churchill was in his terms of reference from the Grains Group, and that the Grains Group was aware of the firm's view that the development of Churchill would be uneconomic when it commissioned them to do the study. Now the Minister says that the Bryden study was done on an inland terminal at Yorkton, not on Churchill, but the Bryden firm insist that their terms of reference included the Port of Churchill from the Grains Group.

Mr. Lang: I have not seen all those various statements and they are not really, I think, relevant to this discussion. They were commissioned to study the feasibility of a terminal in the Yorkton area, and the moment I had the report I made it clear that I thought there were other elements that had to be weighed before we knew about the future at Churchill.

• 2120

The fact of the matter is, I made it quite clear that the question of investing another \$10 million or \$15 million or \$20 million or \$50 million with regard to the movement of grain through Churchill has to be looked at very, very carefully, having regard to the short season for which that investment would be used. If we put it in Thunder Bay, we get eight or nine months out of it, and if we put it on the West Coast we get twelve months out of it.

I hope the honourable member will not find it offensive when I say that I am very concerned about the use of taxpayer money, and if we can get more use out of the taxpayer's money so that we have to go to him for less, I am all in favour of it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there have been studies for years on the port of Churchill, and many of them have shown that it can be made at least a five- or six-month port. The ice-breaking capacity that is presently under construction and planned for Canada makes it all the more feasible, and it saves farmers money to go through Churchill because of cheaper rates. So I do not think it is costing us; it is an investment by the taxpayers, not a cost. It is increasing the assets of this country and doing something that should have been done a long time ago at Churchill.

The press have said, and I agree, that Mr. Bryden's climb has been very interesting. He starts out as the Minister's campaign manager and then becomes his assistant. He organizes the grains group and then goes to Regional and Economic Expansion. Then he quits and starts a consulting firm, and gets consulting contracts from the grains group and from various and sundry other places that have to do with transportation in Canada. Frankly, I think this particular firm has a built-in bias that would prevent any really objective and positive and constructive report, and I hope the Minister will pay little or no attention to it.

[Translation]

président, quand le rapport a été présenté, il me semble que l'Association de la route de la Baie d'Hudson et que la Commission d'aménagement du Port de Churchill ont toutes deux prétendu que le mandat de M. Bryden ne portait pas sur le port de Churchill. Cependant, suite à cela, M. Bryden a dit que le groupe dit des grains lui avait donné pour mandat d'étudier le port de Churchill et que ce groupe savait, en lui confiant l'étude, qu'il croyait déjà que l'aménagement de Churchill ne serait pas rentable. Le ministre dit maintenant que l'étude Bryden a porté sur Yorkton et non pas sur Churchill, mais la maison Bryden prétend que le mandat portait aussi sur le port de Churchill.

M. Lang: Je n'ai pas vu toutes ces déclarations et je ne crois pas qu'elles soient pertinentes aux fins de la présente discussion. On a demandé au bureau d'étudier la question d'une tête de ligne dans la région de Yorkton et dès que j'ai eu le rapport en mains, j'ai bien dit qu'il y avait d'autres éléments à peser avant de décider de l'avenir de Churchill.

J'ai dit bien clairement qu'il fallait étudier la situation de très près avant d'investir encore 10 millions de dollars, 15 millions, 20 millions, ou 50 millions de dollars en ce qui concerne le transport des grains par Churchill puisque la saison y est très courte et que l'investissement était assez lourd. Si nous investissons ces fonds à Thunder Bay, les installations servent pendant huit ou neuf mois et si nous les investissons sur la côte ouest, les installations servent toute l'année.

J'espère que l'honorable député ne me croira pas effronté si je lui dis que la façon dont nous utilisons l'argent des contribuables me préoccupe beaucoup et que si nous pouvons investir ces fonds de façon à ce qu'ils rapportent davantage, nous le ferons.

M. Benjamin: Monsieur le président, cela fait des années qu'on produit des rapports sur le port de Churchill et ces rapports prouvent qu'on pourrait s'en servir de cinq à six mois par an. Les brise-glaces dont la construction est prévue rend la chose encore plus possible et cela coûte moins cher à l'agriculteur de faire livrer son grain à Churchill parce que les tarifs sont plus bas. Donc, je ne crois pas que cela nous coûtera quoi que ce soit; c'est un investissement que fait le contribuable, ce n'est pas une dépense. On augmente par là les actifs de notre pays tout en faisant quelque chose qui aurait dû être fait il y a fort longtemps à Churchill.

La presse, et je suis d'accord, dit que l'ascension de M. Bryden est très intéressante. Au départ, il était l'administrateur de la campagne du ministre et, par la suite, il est devenu son assistant. Il organise les groupes de négoce des grains, puis on l'envoie à l'expansion économique régionale. Ensuite, il part de là, se monte un bureau d'experts-conseils et obtient des contrats des différents groupes de négoce de grains et de différents autres groupes et associations qui s'occupent de transports au Canada. Franchement, je crois que cette maison-là a des idées préconçues qui l'empêchent de faire des études objectives, positives et constructives et j'espère que le ministre ne s'inspirera pas des rapports qui y sont pondus.

[Texte]

Mr. Lang: Mr. Chairman, I really think Mr. Benjamin might have said, if he wants to talk about Mr. Bryden, that he indeed showed some extraordinary ability in government, both in the organizing of the grains group and later. I suppose it is not very often that a person who is a senior assistant deputy minister leaves that position at the age of 31 after a couple of years to go out into the private sector to get a different type of experience. I think that is to his credit and you could have mentioned it specifically, rather than just saying, sort of in passing, that he joined DREE for a little while.

I think also, Mr. Benjamin, when you talk about using Churchill to save the farmer money, I can assure you that I will do everything possible to make Churchill as useful as it can be, particularly from the point of view of the farmer and the saving of his money. If it does make sense or even comes close to making economic sense, because of the regional development that I would like to see in that Churchill area, I will be pushing for it. But if, in fact, the capital investment on behalf of the farmer can be made far more efficiently and effectively somewhere else, then that has to be put in the scale too.

Mr. Benjamin: One final short one, Mr. Chairman, on the Churchill thing again. Can the Minister tell us if the CN is going to finish upgrading that last few miles of track to the heavier steel? Most of the rail on that line has been done, but there is still, I think, 20 or 30 miles coming into Churchill that has not been done yet. Is that going to happen so that we can use the heavy hopper cars or any other kind of equipment?

Mr. Lang: As we go on with the over-all rehabilitation program, that will certainly be looked at. This year, the plan is to go ahead with some lengthening of sidings in the Herchmer sub. This allows for far more rail capacity simply by allowing more trains to be on that line at the same time. That is another example of our positive approach towards Churchill.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Baker.

Mr. Baker: Mr. Chairman, first of all, I would like to congratulate the Minister on the manner in which he has dealt with the many problems associated with transportation in Newfoundland. The Newfoundland Transportation Commission was set up by the Minister, through the co-operation of the Newfoundland government, for the improvement of airport facilities in Newfoundland. He indicated that there would be a replacement for the *William Carson* to run from St. John's to Lewisporte to Goose Bay, which the Newfoundland government and everybody else was concerned about. Mr. Minister, can you now say definitely that the boat will go on, and would you know off-hand when we could expect the service to be reinstated?

Mr. Lang: I regret that I do not have the date right at hand, but we are looking at the refitting of the *Sir Robert Bond* in order to have it on that service. There are one or two steps still we have to look at. I am proposing this; the Treasury Board is

[Traduction]

M. Lang: Monsieur le président, si M. Benjamin voulait parler de M. Bryden, il aurait pu dire qu'il avait fait preuve d'une habileté extraordinaire au sein du gouvernement lorsqu'il s'agissait d'organiser le groupe sur les grains et plus tard. Je ne crois pas qu'il arrive très souvent qu'un sous-ministre adjoint principal quitte son poste à l'âge de 31 ans après quelques années de travail pour se lancer dans le secteur privé pour acquérir de l'expérience. Je crois que c'est à son crédit et que vous auriez pu en parler plutôt que dire qu'il s'est occupé du ministère de l'Expansion économique régionale pendant un certain temps, en passant.

Je crois aussi, monsieur Benjamin, que lorsque vous dites que l'utilisation de Churchill peut aider l'agriculteur à faire des économies, je puis vous assurer que je ferai tout en mon pouvoir pour rendre Churchill aussi utile que possible surtout en ce qui concerne les économies que cela peut représenter pour l'agriculteur. Si cela semblait le moins rentable, en raison du développement régional que j'aimerais voir dans la région de Churchill, vous pouvez être sûr que j'appuierai l'idée. Cependant, si l'investissement au nom de l'agriculteur peut se faire de façon beaucoup plus efficace et productive ailleurs, il ne faut pas oublier de jeter cela dans la balance.

M. Benjamin: Une autre très courte question, monsieur le président, à propos de Churchill. Le ministre peut-il nous dire si le CN va finir les travaux d'amélioration du reste de la voie ferrée en se servant de rails d'acier de meilleure qualité? Je crois que la tronçon principal de cette voie ferrée a été amélioré, mais il reste encore 20 à 30 milles de rails à changer, me semble-t-il, en allant à Churchill. Cela se fera-t-il pour que nous puissions enfin nous servir des wagons-trémies plus gros ou d'autres véhicules plus lourds?

M. Lang: Au fur et à mesure que se complètera le programme de rénovation, nous songerons à le faire. Cette année, il fallait allonger certaines voies de garage sur la voie de Herchmer. Cela nous permet de nous servir encore plus de la voie ferrée puisque plus de trains peuvent rouler en même temps sur cette voie. Voilà un autre exemple de notre façon positive d'aborder les choses en ce qui a trait à Churchill.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Baker.

M. Baker: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord féliciter le ministre pour la façon dont il a résolu les nombreux problèmes de transport à Terre-Neuve. La Commission des transports de Terre-Neuve a été mise sur pied par le ministre grâce à la collaboration du gouvernement de Terre-Neuve pour améliorer les installations aéroportuaires dans cette province. Il a dit qu'on remplacerait le *William Carson* qui va de St. John à Lewisporte à Goose Bay et qui préoccupait le gouvernement de Terre-Neuve et bien d'autres. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire maintenant quand débutera la construction de ce navire et pourriez-vous nous dire quand le service sera remis sur pied?

M. Lang: Je regrette, mais je n'ai pas la date à portée de la main, mais nous pensons à redoubler le *Sir Robert Bond* pour qu'il puisse assurer le service. Il y a encore une ou deux mesures que nous devons étudier. Voici ce que je propose: le

[Text]

looking at the exact things that are required to do the adaptation at this moment.

• 2125

Mr. Baker: Mr. Minister, reading some of the editorials that are in Newfoundland newspapers—and I do not want to take anything away from Halifax or Dartmouth because of the extraordinary attention you are paying to the Halifax-Dartmouth area that Mr. Forrestall is continually complaining about as far as not getting enough; well, I do not suppose he would ever be satisfied no matter how much you put in the area—the last editorial in the Newfoundland *The Evening Telegram* of yesterday asks the question: “Does Mr. Lang believe that Halifax is the only port in Atlantic Canada?”

Mr. Minister, the point of the argument of the editorial is something that I agree with and it is this. It is a point that both, Tory members from St. John's have recently brought up and I agree with them. I do not know if I would go so far as some people have gone in the editorial field that suggest that you take an icebreaker—and it is on the deployment of icebreakers in the Atlantic region—from Dartmouth to permanently assign it to the Newfoundland region, although that would not be such a bad idea, or to take one from the Quebec City region to assign it to the Newfoundland region.

But I think the P.C. members in making the point that although you have three icebreakers tied up in Dartmouth harbour and the great need is on in Newfoundland for icebreaker services, especially at this time of the year, possibly one of them should be reassigned to the Newfoundland region.

I understand, Mr. Minister, that if you have not already made the announcement, I do not know if you are going to make it, you will soon have another icebreaker in Dartmouth, which I think is terrible, because of the deployment in the Atlantic region and given the fact that one icebreaker, Mr. Minister—I have worked it out—is \$2 million a year to the economy of the region that you station it at. Mr. Minister, I wonder if you could re-examine the deployment of icebreakers. I know the Chairman and the steering committee have consented and are requesting the Coastguard before the Committee next week and I think some of the facts that we have been harping on, both on the P.C. side and with myself as far as this deployment is concerned, will come out. I think some of it will come out as far as our arguments are concerned. I wonder whether or not you could look at taking an icebreaker from the Halifax-Dartmouth area, granted that you are giving so much to Halifax-Dartmouth—the editorials say so in Newfoundland—and re-examine the deployment of icebreakers.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I am quite prepared to do that kind of examination. And I would call it an examination rather than a re-examination from my point of view. I have basic confidence that our Coastguard, looking at the place where the icebreakers should be located, is doing a pretty careful analysis

[Translation]

Conseil du Trésor étudie ce que cela prendrait exactement pour faire l'adaptation à l'heure actuelle.

M. Baker: Monsieur le ministre, en lisant certains des éditoriaux qu'on découvre dans les journaux de Terre-Neuve—et je ne veux rien enlever ni à Halifax ni à Dartmouth en raison de l'attention extraordinaire que vous prêtez à la région de Halifax-Dartmouth alors que M. Forrestall se plaint continuellement qu'elle n'en reçoit pas suffisamment, enfin, je crois bien qu'il ne serait jamais satisfait quel que soit le montant que vous dépensiez pour cette région—mais dans le dernier éditorial du journal *The Evening Telegram* de Terre-Neuve, édition d'hier, on pose la question: «M. Lang croit-il que Halifax soit le seul port du Canada qui donne sur l'Atlantique?»

Monsieur le ministre, c'est là l'essentiel de l'éditorial et je suis d'accord avec l'éditorialiste. Cette question a été soulevée aussi par les deux députés conservateurs de St. John's et je suis aussi d'accord avec eux. Je ne crois pas que j'irai jusqu'à dire, comme certains, que vous devriez prendre un brise-glaces—et il s'agit du déploiement des brise-glaces dans la région de l'Atlantique—à Dartmouth pour l'affecter en permanence à la région de Terre-Neuve, même si l'idée n'est pas mauvaise en soi, ou en prendre un à Québec pour l'affecter à la région de Terre-Neuve.

Cependant, je crois que les députés du parti conservateur essaient de vous faire comprendre que vous avez trois brise-glaces dans le port de Dartmouth et qu'on en aurait beaucoup plus besoin à Terre-Neuve, surtout à cette époque de l'année, et qu'il faudrait peut-être donc en réaffecter un à la région de Terre-neuve.

Je crois savoir, monsieur le ministre, même si l'annonce n'a pas encore été faite, qu'il y aura bientôt un quatrième brise-glaces à Dartmouth, ce qui me semble fantastique, en raison du nombre de brise-glaces déjà déployés dans la région de l'Atlantique et surtout en tenant compte du fait qu'un brise-glaces, monsieur le ministre, et j'ai fait les calculs, injecte deux millions de dollars dans l'économie de la région où vous l'affectez. Monsieur le ministre, pourriez-vous réétudier cette question du déploiement des brise-glaces? Je sais que le président et le comité de direction y ont consenti et qu'ils feront comparaître la garde côtière devant le comité la semaine prochaine et je crois que certains des faits que nous avons contestés, qu'il s'agisse des députés du parti conservateur ou de moi-même, ces faits, dis-je, feront surface. Et je crois même que certains des faits plaideront en faveur de nos arguments. Je me demande si vous ne pourriez pas prendre un brise-glaces de la région Halifax-Dartmouth, puisque vous en donnez tellement à Halifax-Dartmouth... c'est ce que disent les éditoriaux à Terre-Neuve... et peut-être pourriez-vous réétudier toute la question du déploiement des brise-glaces.

M. Lang: Monsieur le président, je suis certes disposé à faire ce genre d'étude, et il s'agit bien d'une étude plutôt qu'une deuxième étude en ce qui me concerne. Je crois que notre garde côtière étudie attentivement la question avant d'affecter un brise-glaces à un endroit ou un autre et analyse très

[Texte]

of the needs and all the factors in regard to costs involved, in giving the best possible service with whatever facilities we have. But certainly as the *Franklin*, the new icebreaker, becomes available, I will ask for an analysis to be given to me of the various factors which have been taken into account in determining its proposed location and try to satisfy myself that every possible matter has been considered; and, indeed, I will be glad to let the honourable member, Mr. Baker, see the analysis, too, to see if he can make some additional arguments for a change.

• 2130

Mr. Baker: Good, Mr. Minister.

Now, Mr. Minister, on something that Dr. Ritchie brought up on the Cuban or Russian troops passing through airports, I just want to add something to that because I was interested in that aspect of aircraft passing through, especially an international airport like Gander on which we depend so very greatly in international traffic.

I can assure you, Mr. Minister—and you can check this out because I have checked it out thoroughly—that right from the beginning when these aircraft started landing, the RCMP security was outstanding, even to the point of displaying some James Bond tactics in their operations. And not only that, Mr. Minister, but you have at the airport in Gander, employees of your Department who actually walk through those aircraft when they land—I have checked this out: they walk through the aircraft—and there was only one occasion where there was a pay load on the aircraft that was not registered and that was a group of young students that were on an exchange visit. That happened about a month ago.

So if you check into that, Mr. Minister, you will find out that what I am saying is correct because we do have an extraordinary number of aircraft passing through the terminal.

One final question, Mr. Minister. I have, in one way, a very unfortunate situation in my riding that you are aware of, in that of all of the disputes over ferry systems that started with jurisdiction in British Columbia and in Newfoundland, I, unfortunately, have five of these ferry systems in my riding, as you are aware. I understand that you have been negotiating with the provincial government. Could you tell us whether or not you have made any progress and whether or not we can look forward to a decision being taken by either the provincial or the federal government very soon?

Mr. Lang: I had a meeting with the new Minister of Transport almost immediately after he was appointed and I think, on the basis of that, and without trying to be too optimistic, there are grounds for thinking that we may be able to reach a settlement or an arrangement which not only deals with the problem between the two governments but, hopefully, ends up with better service for the people who use those ferries.

[Traduction]

attentivement tous les besoins et tous les facteurs de coûts pour donner le meilleur service possible avec ce que nous avons à notre disposition. Or, lorsque le *Franklin*, le nouveau brise-glace, sera disponible, je demanderai qu'on fasse une analyse afin d'avoir en mains les différents facteurs dont on a tenu compte pour décider de l'endroit où il serait affecté pour être bien sûr qu'on a étudié tous les aspects de la question; je ferai bien volontiers voir l'analyse à l'honorable député, M. Baker, pour voir s'il peut nous proposer des arguments probants en faveur de certains changements.

M. Baker: Parfait, monsieur le ministre.

Maintenant, monsieur le ministre, en ce qui concerne la question soulevée par M. Ritchie à propos des troupes russes ou cubaines qui font halte à nos aéroports, j'aimerais bien ajouter quelque chose à cela parce que je suis intéressé à la question d'aéronefs en transit surtout lorsqu'il s'agit d'un aéroport international comme celui de Gander sur lequel nous comptons beaucoup pour la circulation internationale.

Je puis vous assurer, monsieur le ministre, et vous pouvez le vérifier parce que je l'ai vérifié moi-même, que dès le moment où ces aéronefs ont commencé à atterrir, la sécurité accordée par la GRC était remarquable et on est même allé jusqu'à employer certaines tactiques dignes de James Bond. Non seulement cela, monsieur le ministre, mais à l'aéroport de Gander, certains employés de votre ministère entrent dans ces appareils lorsqu'ils atterrissent... Je l'ai vérifié: ils montent à bord de ces appareils et il n'est arrivé qu'une seule fois qu'il y avait quelque chose à bord de l'aéronef dont la présence n'avait pas été déclarée, et il s'agissait d'un groupe de jeunes étudiants en voyage d'échange. C'est arrivé il y a environ un mois.

Donc, si vous vérifiez ces faits, monsieur le ministre, vous verrez que ce que je dis est exact parce qu'il y a un nombre extraordinaire d'appareils qui atterrissent à cet aéroport et en décollent.

Une dernière question, monsieur le ministre. D'une certaine façon, il existe dans ma circonscription une situation fort déplorable que vous connaissez, surtout après toutes ces contestations concernant les systèmes de traversiers qui ont pris naissance dans les juridictions de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve et, malheureusement, j'ai cinq de ces systèmes de traversiers dans ma circonscription, comme vous le savez. Je crois comprendre que vous négociez avec le gouvernement provincial à l'heure actuelle. Pourriez-vous me dire s'il y a eu des progrès en ce sens et si le gouvernement provincial ou fédéral fera connaître bientôt sa décision?

M. Lang: J'ai rencontré le nouveau ministre des Transports presque immédiatement après sa nomination et, en me fondant sur mes entretiens avec lui et sans vouloir faire preuve de trop d'optimisme, je pense qu'il y a des raisons de croire que nous pourrions aboutir à un accord qui non seulement règlera les problèmes entre les deux gouvernements mais qui, je l'espère, nous permettront de donner un meilleur service aux usagers de ces traversiers.

[Text]

Mr. Baker: Fine, thank you.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

We are now on our second round. I will go to Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, as your internal document stated, the Mirabel runways were built with obsolete and outdated information. I would like to ask a question on this, and I would like you to check this out and provide me with a written answer.

A consulting firm called CAIM of Montreal was in charge of the building of the runways. Will you find out for me whether they were at fault or your officials were at fault with regard to operating with the obsolete and outdated information.

The Chairman: Or whether the third possibility existed, which was that the standards changed after the original plan was developed?

Mr. McKenzie: All right—and also who is going to be responsible for paying for the \$4.3 million cost; that is, whether CAIM was at fault or whether it is the Canadian taxpayers who are going to have to pay this \$4.3 million cost. I would appreciate it if you would provide me with an answer on that.

Now, to get back to whether Cuban and Russian airtroop carriers are landing at Mirabel, I have information they are. You state that you have not been in your portfolio long enough to know whether they were landing at Dorval prior to Mirabel but I am sure that Mr. McLeish or one of his officials can provide us with this information. All we are asking is, are Cuban and Russian air troop carriers landing at Mirabel on a regular basis and where are they coming from and where are they going?

• 2135

Mr. Lang: The answer to that is no, but really, Mr. Chairman, the honourable member . . .

Mr. McKenzie: No to what?

Mr. Lang: No, they are not landing. But the honourable member, Mr. McKenzie, really should make a distinction between whether I have been in my portfolio long enough when earlier he referred to a time before Mirabel was open when I was not in my portfolio. Now I have been in my portfolio for two and a half years, but I can be here for 20 years and I will not have been here before Mirabel opened. So no matter how long I am here, I will not be here then.

Mr. McKenzie: All right. You said you had not been in your portfolio long enough and you could not answer as to prior . . .

Mr. Lang: No, I was saying specifically that I had not been in the portfolio before Mirabel opened, and therefore when you suddenly said that where Mr. Ritchie had seemed to be talking about current events, and he did not deny that, and you

[Translation]

M. Baker: Parfait, merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Baker.

C'est le deuxième tour de questions. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, comme on le voyait dans votre document interne, on s'est fondé sur des renseignements périmés pour construire les pistes à Mirabel. J'aimerais vous poser une question à ce propos et que vous me donniez une réponse écrite.

Un bureau d'experts-conseils, CAIM, de Montréal, a été chargé de la construction des pistes. Pourriez-vous me dire si c'est cette maison qui s'est trompée ou si ce sont vos fonctionnaires, en ce qui concerne ces renseignements périmés sur lesquels on s'est fondé.

Le président: Ou si l'on doit tenir compte d'une troisième possibilité, c'est-à-dire que les normes ont changé après que les plans ont été approuvés?

M. McKenzie: Parfait. Et pourriez-vous me dire aussi qui sera responsable des déboursés de 4.3 millions de dollars supplémentaires; autrement dit, était-ce la responsabilité de CAIM, ou bien le contribuable canadien devra-t-il payer de sa poche ces 4.3 millions de dollars? Je serais ravi d'avoir une réponse à cette question.

D'après mes renseignements, il est sûr qu'il y a des transports de troupes cubaines et russes qui atterrissent à Mirabel. Vous dites que vous n'êtes pas ministre depuis assez longtemps pour savoir s'il en atterrissait à Dorval avant qu'il en atterrisse à Mirabel, mais je suis sûr que M. McLeish ou un de vos fonctionnaires peut nous renseigner à ce sujet. Tout ce que nous voulons savoir, c'est si les avions transporteurs de troupes russes et cubaines atterrissent à Mirabel de façon régulière, leur provenance, et leur destination?

M. Lang: La réponse est non, mais réellement, monsieur le président, l'honorable député . . .

M. McKenzie: Non à quoi?

M. Lang: Non, ils n'atterrissent pas. L'honorable député, monsieur McKenzie, devrait faire une distinction à savoir si j'ai détenu ce porte-feuille suffisamment longtemps alors qu'il a fait allusion à une date avant l'ouverture de Mirabel, alors que je n'étais pas encore ministre. Je détiens ce portefeuille depuis deux ans et demi, mais j'aurais été là 20 ans que je n'aurais pas été là quand Mirabel fut ouvert. Donc, peu importe combien de temps j'ai été là, je n'y étais pas à ce moment-là.

M. McKenzie: Très bien. Vous avez répondu que vous ne détenez pas ce porte-feuille depuis assez longtemps et que vous ne pouviez pas répondre sur ce qui est arrivé avant . . .

M. Lang: Non, j'ai bien dit que je ne détenais pas ce porte-feuille avant l'ouverture de Mirabel, lorsque vous avez dit soudainement que M. Ritchie avait semblé parler d'événements actuels, et il ne l'a pas nié, et vous êtes revenu à une

[Texte]

suddenly took it back to some time before Mirabel was open, I think I was right in saying that you were once again throwing a red herring across a trail.

Mr. McKenzie: No, I am not throwing a red herring. I am asking a question.

Mr. Lang: A red-necked herring.

Mr. McKenzie: Are you going on the record as saying that no Cuban and Russian air carrier aircraft are landing at Mirabel today?

Mr. Lang: Well, I made it very clear that I would be checking that out further but I have no reason to believe that they are.

Mr. McKenzie: Well, a minute ago you said no.

Mr. Lang: Yes. Well, that is a fair proposition.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I would like Mr. McLeish or one of his officials to come forward. They have complete knowledge as to what aircraft are landing and what aircraft are not landing, and I would like Mr. McLeish . . .

Mr. Lang: I am not sure they have that kind of knowledge.

Mr. McKenzie: Well, let us have one of them—if they do not have that knowledge, then you have another problem. If foreign country troop carriers are landing at our airports and you do not know anything about it, and the Air Administrator does not know anything about it—would you ask him to come up to tell us what he does know about it?

Mr. Lang: No, I do not think I will, because I said that nobody in this room is likely to know what landed at 6 o'clock tonight at Mirabel. and I think it is quite appropriate when I say that I am checking and I will let you have an answer as soon as I have checked. You are being quite absurd if you think that at 6 o'clock this evening we should here in this room know what landed or did not land—which is the more likely thing—what did not land in Mirabel.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, would you have Mr. McLeish come up to give a statement as to his knowledge on whether these troop carriers are landing or not? I think that is not an unreasonable request. It is impossible for the Minister to keep track of what is landing and what is not landing, and I am quite sure Mr. McLeish or one of his officials know whether foreign aircraft are landing with troops or not.

The Chairman: You are the people who are making it difficult.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, that is not an unreasonable request.

Mr. Lang: I would just like to make the point to you, Mr. Chairman . . .

Mr. McKenzie: I am speaking right now, Mr. Lang.

We ask these questions repeatedly and the Minister does not have answers all the time. Mr. Chairman, you call officials on a regular basis to answer questions. Mr. McLeish might say yes or no, or he might have some further knowledge on this subject, and that is a reasonable request, Mr. Chairman.

[Traduction]

date avant l'ouverture de Mirabel, et je pense que j'avais raison de dire que vous vouliez encore une fois brouiller les pistes.

M. McKenzie: Non, je ne brouille pas les pistes, je pose une question.

M. Lang: Un attrape-nigauds!

M. McKenzie: Dites-vous officiellement qu'aucun avion de transport cubain ou russe n'atterrit à Mirabel?

M. Lang: Bien, j'ai dit clairement que je vérifierai plus loin mais je n'ai aucune raison de croire qu'ils y atterrissent.

M. McKenzie: Bien, il y a une minute, vous avez dit que non.

M. Lang: Oui. Ma foi, c'est une réponse honnête.

M. McKenzie: Monsieur le président, j'aimerais que M. McLeish ou l'un de ses officiels s'avance. Ils savent exactement quels avions atterrissent et quels avions n'atterrissent pas, et je voudrais que M. McLeish . . .

M. Lang: Je ne suis pas sûr qu'ils le sachent.

M. McKenzie: Bien, écoutons l'un d'entre eux . . . et s'ils ne le savent pas alors vous avez un autre problème. Si des avions militaires de pays étrangers atterrissent dans nos aéroports et que vous n'en savez rien, et que l'Administrateur de l'air n'en sait rien . . . pourriez-vous lui demander de s'approcher et de nous dire ce qu'il en sait?

M. Lang: Non, je ne crois pas que je le ferai, parce que personne ici ne peut dire ce qui a atterri à Mirabel à 18 heures aujourd'hui, et je pense que c'est très approprié lorsque je dis que je vérifierai et que je vous répondrai dès que cela sera fait. Vous êtes tout à fait absurde si vous croyez qu'à 18 heures aujourd'hui nous devrions savoir ici ce qui atterrit ou n'a pas atterri à Mirabel.

M. McKenzie: Monsieur le président, voudriez-vous demander à M. McLeish de nous dire s'il sait ou non si les avions-transporteurs de troupes atterrissent? Je crois que c'est une demande raisonnable. Il est impossible au ministre de savoir ce qui atterrit et ce qui n'atterrit pas, mais je suis sûr que M. McLeish ou un de ses officiels sait si des avions étrangers transportant des troupes atterrissent.

Le président: C'est vous qui rendez la chose difficile.

M. McKenzie: Monsieur le président, ce n'est pas une demande déraisonnable.

M. Lang: Je voudrais préciser quelque chose, monsieur le président . . .

M. McKenzie: Monsieur Lang, c'est moi qui a présentement la parole.

Nous répétons ces questions et le ministre n'a jamais la réponse. Monsieur le président, vous demandez régulièrement à des fonctionnaires de répondre à des questions. M. McLeish peut répondre oui ou non, ou il est peut-être mieux au courant du sujet, et c'est une demande raisonnable, monsieur le président.

[Text]

Mr. Lang: Mr. Chairman, in fact I am here as the witness on the estimates, which are the estimates I have to defend. Officials can be present to assist a Minister in these circumstances. If there is anything I think they may know that will help, I will certainly call upon them to add the information. But I think it is quite unreasonable for these sorts of unreasonable questions to be put forward when the answer has been given as to when the information will be supplied. I think I can take the responsibility for knowing when it is available or when it is not.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, on your notice it says "Witnesses: Officials of the Department of Transport".

The Chairman: Order, please!

Mr. McKenzie: They are either going to be witnesses or they are not going to be witnesses.

The Chairman: The Minister is responsible to answer the questions to the members of this Committee. He is the one who decides if a particular official of his department can come to the table. However, it was mentioned earlier that Mr. McLeish was not aware immediately of any landings that have taken place at Dorval or at Mirabel. If the Minister wishes to propose that the answers to your question in regard to that will be sent to you in writing, I think that should suffice. And I will go just one step further, if you like. If the answers are not, then you are more than authorized to come forth at a further committee meeting and pose the same questions, and at that time we could arrange to have a departmental officer appear.

• 2140

Mr. McKenzie: So Dr. Ritchie and I will be provided with a written answer as to whether foreign countries are landing troops to refuel, or whatever they are doing.

The Chairman: Excuse me, Mr. McKenzie, but I think the Minister had agreed that an answer would be provided to Mr. McKenzie when the information was obtained.

Mr. Lang: Yes. I had not said in writing, but I do not have any objection to that. But certainly as soon as . . .

Mr. McKenzie: I have another question altogether, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister who authorizes or who does any foreign country apply to if they want to land an air troop carrier in Canada?

Mr. Lang: Well, they would need, in the ordinary course, our permission and also the approval of the Department of External Affairs and DND.

Mr. McKenzie: And they do not notify you?

Mr. Lang: I said that they start with us because we are the one who have to know that they want to land there. But we do not take the responsibility in regard to External Affairs and Defence matters; we consult our colleagues.

[Translation]

M. Lang: Monsieur le président, je suis là en tant que témoin sur le budget, qui est le budget que je dois défendre. Les fonctionnaires peuvent être là pour aider le ministre dans ces circonstances. Si je crois qu'ils connaissent quelque chose qui puisse être utile, je vais certainement leur demander de fournir cette information. Mais je pense qu'ils n'est pas raisonnable de poser ce genre de questions alors que la réponse a été donnée et que l'information sera fournie. Je crois que je puis assumer la responsabilité de savoir quand c'est disponible et quand ce ne l'est pas.

M. McKenzie: Monsieur le président, sur votre avis il est mentionné «témoins, fonctionnaires du ministère des Transports».

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. McKenzie: Ils sont témoins ou ils ne le sont pas.

Le président: Le ministre est la personne qui doit répondre aux questions des membres de ce comité. C'est lui qui décide si un fonctionnaire de son ministère peut prendre la parole. Toutefois, il a été dit plus tôt que M. McLeish n'était pas immédiatement au courant du tout atterrissage qui pouvait avoir lieu à Dorval ou à Mirabel. Si le ministre veut proposer que la réponse à votre question vous soit envoyée par écrit, je crois que cela devrait être suffisant. Et j'irai même un peu plus loin si vous me le permettez. Si les réponses ne vous sont pas communiquées, alors vous aurez parfaitement le droit de poser une nouvelle fois ces mêmes questions lors d'une prochaine réunion à laquelle nous inviterons un représentant du ministère.

M. McKenzie: Vous allez donc me répondre par écrit, ainsi qu'à M. Ritchie, pour me dire si des avions transportant des troupes étrangères atterrissent ici, notamment pour faire le plein de carburant.

Le président: Excusez-moi, monsieur McKenzie, mais je crois que le ministre a accepté de vous communiquer la réponse lorsqu'il aura les renseignements voulus.

M. Lang: Oui. Je n'avais pas précisé que je répondrais par écrit, mais je n'y vois aucun inconvénient. Quoi qu'il en soit, dès que . . .

M. McKenzie: J'ai une question totalement différente, monsieur le président.

Je voudrais que le ministre me dise à qui s'adresse un pays étranger qui souhaite obtenir l'autorisation de faire atterrir un appareil transportant des troupes au Canada, et qui accorde cette autorisation?

M. Lang: D'ordinaire, il lui faut notre autorisation ainsi que l'accord du ministère des Affaires extérieures et du ministère de la Défense nationale.

M. McKenzie: Mais vous n'en êtes pas avisé?

M. Lang: Je répète qu'on s'adresse d'abord à nous car c'est nous qui devons savoir ce qui atterrira ici. Cependant, nous n'assumons aucune responsabilité pour tout ce qui relève du ministère des Affaires extérieures ou du ministère de la Défense; nous consultons nos collègues.

[Texte]

Mr. McKenzie: Well, if Russia wanted to land a troop carrier here, you have no knowledge of it, Mr. McLeish has no knowledge of it . . .

Mr. Lang: Who said that?

Mr. McKenzie: Well, I am asking you. Are you telling me that Russia is landing troop-carrying planes in Canada . . .

Mr. Lang: No. On the contrary, they are not. And I presumed that you only meant whether there may have been some that I did not know about and I was obviously going to check that, because I did not know about what I did not know about. But the answer is "No". And, once again, Mr. McKenzie, you are doing your thing. God, do they really like you in Winnipeg?

Mr. McKenzie: I got a bigger majority than you did.

Mr. Lang: Maybe you did not, as a matter of fact.

Mr. McKenzie: I will get back on this again.

I know that these planes are landing. This has been common knowledge for some time.

Mr. Lang: I hope you have done your duty and reported it.

Mr. McKenzie: I have had this confirmed by people in your department today, by a simple telephone call. And I find it very strange that Cuban and Russian planes are landing here with troops and you do not know anything about it, or you do and you are not doing to tell us, and Mr. McLeish or any of the officials sitting here tonight do not know anything about it and they cannot tell us anything about it. Is that what you are telling us?

The Chairman: Order, please. I think the Minister has agreed that he will check into it and you are going to get the answers. So I do not think we should pursue that any further. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I just thought they had been landing for years. I do not object to their coming at all so long as they leave money somewhere along the line, of course.

I wonder if we could come back again, because of the importance of making it absolutely clear, to the attitude of government with respect to Canadian National's attitude in the development of the ports of Halifax and Montreal, in both of which Canadian National has a very, very substantial investment. And again, because national unity is not always what it is perceived to be in central Canada, as the Minister will well know, Mr. Chairman, coming from other than the central part of Canada—it sometimes involves perceptions, inequitable treatment in areas other than those that seem to be the fashion in central Canada—it is very important that we understand the Minister clearly in this. I quote again, largely for the Minister's edification, because he has not read the report, from page 62, about mid-way down, as a matter of fact the third paragraph:

CN's strategy of putting Montreal's rates at about the same level as New York's means that Halifax is not only

[Traduction]

M. McKenzie: Si les Russes veulent faire atterrir ici un avion transportant des troupes, vous n'en savez rien, ni M. McLeish . . .

M. Lang: Qui a dit cela?

M. McKenzie: C'est une question que je vous pose. Êtes-vous en train de me dire que des avions russes transportant des troupes atterrissent au Canada . . .

M. Lang: Non. Tout au contraire, il n'en est rien. Je suppose que vous vouliez seulement savoir si le cas s'était produit à mon insu et bien évidemment, j'allais le vérifier car je ne pouvais pas savoir ce que j'ignorais. Mais la réponse est «non». Vous recommencez votre petit jeu, monsieur McKenzie. Est-ce qu'on vous aime tant que cela à Winnipeg?

M. McKenzie: J'ai obtenu une majorité supérieure à la vôtre.

M. Lang: Tout bien considéré, ce n'est peut-être pas le cas.

M. McKenzie: J'y reviendrai.

Je sais que ces avions atterrissent. C'est un fait notoire.

M. Lang: J'espère que vous avez fait votre devoir et que vous l'avez signalé.

M. McKenzie: J'en ai eu la confirmation aujourd'hui par un simple coup de téléphone à votre ministère. Et je trouve très étrange que des avions cubains et russes ayant des soldats à leur bord, atterrissent ici à votre insu, à moins que vous soyez au courant et que vous ne vouliez pas nous le dire; et M. McLeish ou n'importe lequel des fonctionnaires ici présents n'en savent rien et ne peuvent donc rien nous dire. Faut-il en arriver à cette conclusion?

Le président: Silence, voyons! Le ministre a accepté de le vérifier et de vous communiquer la réponse. Je crois donc qu'il faudrait s'en tenir là pour l'instant. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je croyais qu'ils atterrissaient depuis des années. Je ne vois aucun inconvénient à ce qu'ils viennent par ici à condition, évidemment, qu'ils y laissent de l'argent.

Il importe de savoir exactement quelle est la position du gouvernement et j'aimerais par conséquent revenir à l'attitude du Canadien National face à l'agrandissement des ports de Halifax et de Montréal puisque le Canadien National y a fait des investissements considérables. Encore une fois, l'unité nationale ne correspond pas toujours à ce que l'on en perçoit au centre du Canada et le ministre le sait fort bien, monsieur le président. On constate que certaines régions sont parfois moins bien traitées que le centre du Canada dont on parle beaucoup en ce moment. Il est très important de bien comprendre ici la position du ministre. Je vais citer à nouveau le rapport, surtout à l'intention du ministre qui ne l'a pas encore lu; cela se trouve au milieu de la page 62 et il s'agit plus exactement du troisième paragraphe:

La politique du Canadien National qui consiste à aligner les tarifs de Montréal sur ceux de New York signifie

[Text]

in competition with New York, Philadelphia and Baltimore, but with Montreal as well.

I will quote a little bit more to make sure it is not out of context:

• 2145

In fact, CN had looked at the possibility of running container units between Chicago and Montreal on a weekly or twice-weekly basis.

they found that they could only reduce the rate about \$10 or \$15 per 20-foot box, which they did not feel was enough of a change to be attractive to shippers. The CN strategy of putting Montreal on a competitive basis with New York . . .

An hon. Member: How can you argue with that?

Mr. Forrestall: I will ask the Minister: does he agree with that? Now be very careful.

Mr. Lang: Quoting from page 61, Mr. Forrestall earlier pointed out that the distance from Montreal to Chicago was 800 miles and from New York to Chicago 1,000 miles; the rates were \$3.59 on the first and \$3.84 on the second, which to me makes some sense.

Mr. Forrestall: I would remind the Minister of Canadian National's involvement in CAST steamships; perhaps that will put it in the proper context. I will do that for the third time tonight. It is a highly immoral situation for CN to continue to be involved in. We will not get into the private conservations that I have had with directors of Canadian National with regard to the distastefulness of that particular piece of business.

I ask the Minister whether or not he considers Canadian National's strategy of putting Montreal rates at about the same level as New York to mean that Halifax is not only in competition with New York, Philadelphia and Baltimore, but with Montreal as well. Does he have a comment to make on that?

Mr. Lang: In one sense, a port is in competition with all other ports in its region. I do not know that I have any other comment to make on that. If you are talking about the Chicago market you may have to look at the container ship policies rather than at CN policies. The distance between Halifax and Chicago is twice the distance . . .

Mr. Forrestall: Let us talk about the distance between Antwerp and Chicago by way of Halifax, Montreal, Philadelphia and New York.

Mr. Lang: Is water cheaper than rail?

Mr. Forrestall: And time, given increments in fuel costs?

Mr. Lang: Is water cheaper than rail?

Mr. Forrestall: Of course it is cheaper.

Mr. Lang: Thank you.

Mr. Forrestall: Of course it is cheaper, but so is time a factor. Water is a lot slower than rail, Mr. Minister. I am sure you are aware of that.

[Translation]

qu'Halifax se trouve non plus seulement en concurrence avec New York, Philadelphie et Baltimore mais encore avec Montréal.

Je vais continuer la citation pour être bien sûr de ne pas la sortir de son contexte.

En fait, le CN a envisagé d'assurer un service hebdomadaire ou bi-hebdomadaire de conteneurs entre Chicago et Montréal.

Ils se sont aperçus qu'ils ne pouvaient réduire les tarifs que de 10 ou 15 c. par wagon de 20 pieds, ce qui ne leur a pas paru suffisant pour attirer la clientèle. La politique de CN qui consiste à placer Montréal en concurrence avec New York . . .

Une voix: Que répondre à cela?

M. Forrestall: Voici ce que je demande au ministre: Est-il d'accord là-dessus? Faites bien attention.

M. Lang: Citant un extrait de la page 61, M. Forrestall a fait remarquer tout à l'heure que la distance entre Montréal et Chicago était de 800 milles et que la distance entre New York et Chicago était de 1,000 milles; il a ajouté que les tarifs étaient de \$3.59 sur le premier trajet et de \$3.84 sur le second, ce qui me paraît tout à fait normal.

M. Forrestall: Je tiens à rappeler au ministre que le Canadien National a des intérêts dans la Compagnie de transports maritimes CAST; cela replacera peut-être les choses dans leur véritable contexte. C'est la troisième fois que je le fais ce soir. Le maintien de cette participation du CN est hautement immorale. Je me suis entretenu en privé avec les directeurs du Canadien National à propos de cette situation odieuse mais nous n'en parlerons pas ici.

Le ministre ne considère-t-il pas que la politique du Canadien National qui consiste à aligner les tarifs de Montréal sur ceux de New York place Halifax en concurrence non seulement avec New York, Philadelphie et Baltimore, mais également avec Montréal. A-t-il des remarques à faire à ce sujet?

M. Lang: En un sens, on peut dire qu'un port est en concurrence avec tous les autres ports de sa région. Je ne vois pas ce que je pourrais ajouter à cela. Si c'est au marché de Chicago que vous songez, penchez-vous sur les politiques de transport par conteneurs plutôt que sur les politiques du CN. La distance entre Halifax et Chicago est le double de celle . . .

M. Forrestall: Parlons de la distance entre Anvers et Chicago via Halifax, Montréal, Philadelphie et New York.

M. Lang: Le bateau est-il meilleur marché que le train?

M. Forrestall: Et le facteur temps, étant donné l'augmentation du prix des carburants?

M. Lang: Le bateau est-il meilleur marché que le train?

M. Forrestall: Évidemment qu'il est meilleur marché.

M. Lang: Merci.

M. Forrestall: Évidemment qu'il est meilleur marché, mais il faut également songer au facteur temps. Le bateau est

[Texte]

Mr. Lang: Not with modern container ships. They whip along pretty well.

Mr. Forrestall: What you are saying to me is that you expect us to sit still; that Canadian National is, in fact, acting fairly and with integrity with regard to the freedom of Halifax to continue to compete for midwestern traffic. I am saying to you that the Arthur D. Little study, which I do not think we can dismiss completely or lightly, suggests quite the opposite. Who is correct? You or Arthur D. Little?

Mr. Lang: Quote from me the thing in the Little study that bears out what you are saying. The fact of the matter is, Mr. Chairman, that if Mr. Forrestall gives me any evidence at all about some artificial, arbitrary action on the part of CN or, indeed, any other railway which is meant to be a disservice to one part of this country in favour of another part of the country, I will be glad to take action, whether it be through direct intervention in the case of CN or with the use of the Canadian Transport Commission, or, indeed, by introducing legislation. But I do not see any of that in what Mr. Forrestall has put forward to this point.

Mr. Forrestall: Mr. Lang, can you tell us then why Canadian National does not publish its tariff for containers? It does for box cars, for tractor trailers, for house trailers, but it does not publish a tariff for containers. Why is that?

Mr. Lang: I must say that I have never heard that before, but I will be glad to ask them.

Mr. Forrestall: Would you do something about it if you are not satisfied with their response?

Mr. Lang: If I am not satisfied with their response, obviously I will do something about it.

Mr. Forrestall: There, that is positive. Now we are getting around to where we can do business.

Mr. Lang: Do you not always find that I am that positive? If something is wrong I will fix it.

Mr. Forrestall: Oh, I have. You very seldom undertook anything with regard to a request from myself that you did not carry through. I do not mind saying that to you. It is quite true, as a matter of fact.

I am suggesting to you that the Arthur D. Little study, because of the influence of Canadian National in the development of the two ports, is potentially a very damaging document. If there is any truth at all in it, or any possibility of Canadian National's in its involvement with Cast, utilizing that position to develop an advantage for the port of Montreal over the port of Halifax in the movement of goods, containers particularly, from points west of Toronto, particularly in the U.S. market, into the European market and reverse, I think you have an obligation to examine that and correct it. That certainly is the impression that is afoot.

If it is true, it is exactly that type of thing that does more to damage national unity than anything else. I say to the Minis-

[Traduction]

beaucoup plus lent que le train, monsieur le ministre. Vous ne l'ignorez tout de même pas.

M. Lang: Cela n'est plus vrai avec les navires porte-conteneurs modernes. Ils sont assez rapides.

M. Forrestall: Vous croyez que vous n'allons pas bouger; selon vous les agissements du Canadien National sont honnêtes et intègres et ils permettent à Halifax de continuer librement à concurrencer le trafic à destination du Mid-West. Je vous répondrai que l'étude d'Arthur D. Little, qu'on ne peut pas rejeter totalement ni à la légère, prétend le contraire. Qui a raison? Vous ou Arthur D. Little?

M. Lang: Citez-moi dans ce rapport quelque chose qui confirme ce que vous dites. En fait, si M. Forrestall me prouve que les agissements du CN ou de n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer sont arbitraires et qu'ils favorisent une région de ce pays au détriment d'une autre, je serai ravi de prendre des mesures, soit en intervenant directement s'il s'agit du CN soit en passant par la Commission canadienne des transports, ou encore en proposant un projet de loi. Mais jusqu'à présent, je n'ai rien décelé de tel dans les propos de M. Forrestall.

M. Forrestall: Dans ce cas, monsieur Lang, dites-nous pourquoi le Canadien National ne publie pas ses tarifs pour les conteneurs? Il le fait pour les wagons fermés, les tracteurs-remorques, les maisons mobiles, mais il ne publie pas les tarifs de conteneurs. Pourquoi?

M. Lang: Je dois dire que c'est la première fois que j'entends cela, mais c'est avec plaisir que je le leur demanderai.

M. Forrestall: Si leur réponse ne vous satisfait pas, allez-vous faire quelque chose?

M. Lang: Si leurs réponses ne me satisfont pas, je ferai certainement quelque chose.

M. Forrestall: Voilà qui est positif. Nous sommes finalement sur un terrain d'entente.

M. Lang: Vous ne pensez pas que je suis toujours aussi positif? Si quelque chose va mal, je fais en sorte que ça s'arrange.

M. Forrestall: Bien sûr. Vous n'avez pas fait grand-chose à propos d'une requête que je vous ai présentée. Cela m'est bien égal de vous le dire, car en fait, c'est vrai.

Selon moi, l'étude d'Arthur D. Little, risque d'être très préjudiciable en raison de l'influence du Canadien National sur l'avenir des deux ports. S'il y a quoi que ce soit de vrai là-dedans et si, en se servant de sa position par rapport à la compagnie CAST, le Canadien National avantage le port de Montréal au détriment de celui d'Halifax pour le transport des marchandises, et en particulier des conteneurs, qui proviennent de régions situées à l'ouest de Toronto, et surtout du marché américain, à destination du marché européen, et inversement, je crois qu'il est de votre devoir d'examiner la situation et de la redresser. En tout état de cause, c'est l'impression qui se dégage.

Si c'est vrai, voilà exactement le genre de choses qui fait le plus de tort à l'unité nationale. Il faudra dépenser 500 millions

[Text]

ter, it is a \$500-million program before you get your ports policy in place and we restructure the port organization in Canada, versus \$50 million or \$60 million in Atlantic Canada, \$500 million in the river. It is that type of thing that makes people wonder just how seriously the government, of which you are a distinguished member, takes the plight of the Atlantic region in overcoming disparity and providing them with the means of attaining some meaningful role in Confederation.

Mr. Lang: Mr. Chairman, Mr. Forrestall has had the Arthur D. Little Report here in front of him. He, obviously, at least has appeared to be referring to it.

Mr. Forrestall: Do you want it?

Mr. Lang: Yet, he goes through it and picks out a variety of sentences, none of which indicate any of these nefarious things in terms of combinations between Cast and CN, none of which has indicated to me any clear evidence of a wrongful act on the part of CN in relation to Halifax. A number of them observe some facts, that distances are greater from A to B than from B to C. But there is nothing very nefarious about that.

What is damaging to national unity is when Mr. Forrestall suggests that there is somehow some artificial bias on the part of the government, or other people, against his part of the country and does that in the face of the recent decision to put a large additional sum of money into the port of Halifax for its development.

Mr. Forrestall: Oh, hell!

Mr. Lang: I may say, Mr. Baker earlier . . .

Mr. Forrestall: What is that, alongside \$500 million in the river? Come on, come on.

Mr. Lang: Mr. Baker earlier observed that in Newfoundland, they are picking that line up and saying, "Look at that, they are doing everything for Halifax and nothing for us in Newfoundland." That kind of skepticism and cynicism . . .

Mr. Forrestall: You made \$50 million or \$60 million . . .

Mr. Lang: . . . is damaging to national unity and I wish you would get off it.

Mr. Forrestall: Tell me how you square \$50 million or \$60 million with \$500 million? Tell me how you square that, Mr. Lang.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Elzinga.

Mr. Forrestall: Tell me how you square it.

Mr. Elzinga: Thank you, Mr. Chairman.

I just wish to follow up a few of the questions I raised with the Minister a little earlier, and with the Deputy Minister, dealing with the position of the Deputy Director General of Civil Aeronautics. The Minister shared with me the information that it was a decision by the Public Service Staff Relations Board, I believe, to make this position completely bilingual?

Mr. Lang: I understand that the authority of the Public Service Commission is required for that.

Mr. Elzinga: On whose recommendation would a board like this label as bilingual? Would it be on behalf of the Minister

[Translation]

de dollars pour établir une politique et une restructuration des ports canadiens alors que vous n'investirez que 50 ou 60 millions dans la région atlantique; et c'est comme si vous jetiez ces 500 millions de dollars par la fenêtre. C'est une des raisons pour lesquelles les gens se demandent dans quelle mesure le gouvernement, dont vous êtes un éminent représentant, cherche réellement à supprimer les disparités dont souffre la région atlantique et à permettre à ses habitants à jouer un rôle important au sein de la confédération.

M. Lang: M. Forrestall a eu le rapport d'Arthur D. Little devant les yeux. En tout cas, il s'y est référé.

M. Forrestall: Le voulez-vous?

M. Lang: Il le parcourt et il relève un certain nombre de phrase qui pourtant ne laissent rien percer d'une éventuelle coalition entre la compagnie CAST et le CN; aucune de ces phrases ne m'a révélé à l'évidence que les agissements du CN étaient préjudiciables à Halifax. On y trouve des observations sur la distance entre A et B qui est supérieure à la distance entre B et C. Mais on n'y trouve rien d'odieux.

Ce qui est préjudiciable à l'unité nationale, c'est de voir M. Forrestall déclarer que le gouvernement, entre autres, a des partis pris contre sa région, et il ose le dire sans prendre en considération le fait qu'on a récemment décidé de consacrer des crédits considérables à l'aménagement du port d'Halifax.

M. Forrestall: Au diable!

M. Lang: Tout à l'heure M. Baker . . .

M. Forrestall: Qu'est-ce que cela représente par rapport à ces 500 millions de dollars jetés par la fenêtre? Allons, allons.

M. Lang: Tout à l'heure M. Baker a fait observer qu'on cite cette phrase à Terre-Neuve en disant: «Regardez cela, on fait tout pour Halifax, et rien pour nous.» C'est ce genre de scepticisme et de cynisme . . .

M. Forrestall: Vous avez mis 50 ou 60 millions de dollars . . .

M. Lang: . . . qui porte préjudice à l'unité nationale et j'aimerais bien que vous cessiez cela.

M. Forrestall: Cinquante ou 60 millions de dollars, cela équivaut pour vous à 500 millions de dollars? Dites-moi comment vous faites, monsieur Lang?

Le président: Merci, monsieur Forrestall. M. Elzinga.

M. Forrestall: Dites-moi comment vous faites?

M. Elzinga: Merci, monsieur le président.

Je voudrais reprendre quelques questions que j'ai posées tout à l'heure au ministre et au sous-ministre à propos du poste de directeur général adjoint de l'aviation civile. Le ministre m'a fait savoir que la décision de rendre ce poste totalement bilingue avait été prise par la Commission des relations de travail de la Fonction publique, n'est-ce pas?

M. Lang: Je crois que pour cela il faut l'accord de la Commission de la fonction publique.

M. Elzinga: Qui recommande à la commission de désigner un poste de cette catégorie comme bilingue? Le ministre ou le

[Texte]

or the Deputy Minister? Who would have the input? How would they know that a position like this should be . . .

Mr. Lang: The analysis would be done in the department and, in the ordinary course, the Deputy Minister would relay it to the Commission.

Mr. Elzinga: The Public Service Staff Relations Board, how large a board is that and who sits on it?

Mr. Lang: There are three Commissioners, I think, are there not? It is the Public Service Commission, which has a staff of I do not know how many.

An hon. Member: Millions.

Mr. Elzinga: I apologize to the Minister, too, but concerning one of the questions I put to him, I did not quite grasp his answer. It was, would he like to see an individual within Transport Canada attain this position?

Mr. Lang: Ordinarily, I would say that we would look first within Transport Canada and the Public Service to fill positions, but we are also obviously looking outside whenever that seems to be useful.

Mr. Elzinga: Is the Minister or the department doing anything to ensure that the qualifications of their senior employees are improved?

• 2155

Mr. Lang: That is an ongoing effort on our part, both in regard to their competence within their field and indeed even in regard to their bilingual training. We always have a good number of people on French programs or second language programs.

Mr. Elzinga: Again, this would just be an assumption on the Minister's part probably, but could you share with me what the possibilities are of somebody within the department attaining this position? Does it look promising that somebody in the department will attain this position or will you have to go out of the department?

Mr. Lang: I would not have any idea at this point.

Mr. Elzinga: The selection has not been completed?

Mr. Lang: No.

Mr. Elzinga: When is the closing date?

Mr. Lang: I will check that for you.

Mr. Elzinga: I understand that within the Department of Transport there is a senior transportation management course that has been in operation now for some five years and a considerable amount of money has been spent on the Transport Canada Training Institute. If this course and if these activities have failed to develop the management skills that are required for this position, I would suggest that maybe a review would be proper of the functioning of the Transport Canada Training Institute, and I would appreciate some investigation into this area, too.

From what I have understood in the communication that I have had with individuals in the department they are very concerned that this position is going to be filled from outside of the department. I do not think it does anything for the

[Traduction]

sous-ministre? Avez-vous votre mot à dire? Comment sait-on qu'un poste comme celui-là doit être . . .

M. Lang: L'analyse est faite au ministère et, d'ordinaire, le sous-ministre en communique les résultats à la Commission.

M. Elzinga: Combien de membres compte la Commission des relations de travail de la Fonction publique et qui y siège?

M. Lang: Il y a trois commissaires, n'est-ce pas? C'est la Commission de la fonction publique dont j'ignore les effectifs.

Une voix: Des millions.

M. Elzinga: Je m'excuse auprès du ministre, mais je n'ai pas très bien saisi sa réponse à une de mes questions. Je lui ai demandé s'il aimerait qu'un employé de Transport Canada obtienne ce poste?

M. Lang: En général, nous cherchons d'abord à faire en sorte que les postes soient comblés par des employés de Transport Canada ou de la Fonction publique, mais nous cherchons aussi à l'extérieur, évidemment, lorsque nous le jugeons utile.

M. Elzinga: Le ministre, ou le ministère, veille-t-il à améliorer les qualifications des cadres?

M. Lang: C'est un effort permanent de notre part, à la fois sur le plan de leurs compétences propres et sur le plan du bilinguisme. Le nombre des participants aux programmes de français ou de langue seconde est toujours très élevé.

M. Elzinga: Le ministre peut-il me dire, même si ce n'est que de façon hypothétique, dans quelle mesure on peut espérer qu'un fonctionnaire du ministère obtiendra ce poste? Peut-on être optimiste là-dessus ou bien faudra-t-il que vous cherchiez quelqu'un en dehors du ministère?

M. Lang: Je n'en ai aucune idée pour l'instant.

M. Elzinga: La sélection n'est pas terminée?

M. Lang: Non.

M. Elzinga: Quelle est la date de clôture?

M. Lang: Je vais le vérifier pour vous.

M. Elzinga: Je crois qu'il existe au ministère des Transports, depuis cinq ans, un cours supérieur d'administration des transports et que d'importants crédits ont été consacrés à l'Institut de formation du ministère des Transports. Si malgré ce cours et ces efforts on n'a pas réussi à former des gens suffisamment compétents pour occuper ce poste, je crois qu'il serait utile de réexaminer le fonctionnement de cet institut de formation, et j'aimerais également qu'on procède à une enquête.

D'après les entretiens que j'ai eus avec eux, certains employés du ministère redoutent que ce poste soit accordé à une personne de l'extérieur. Je ne crois pas que le fait de sélectionner quelqu'un de l'extérieur soit bon pour le moral des

[Text]

morale or the attitude of the individuals within the department if you select somebody from without when they feel there is qualified individuals within the department, even though they might not necessarily qualify under the bilingual ruling for this position.

Just getting back to the other matter of the aircraft operations group, what determines the salary level of the individuals that are employed?

Mr. Lang: Well, it is the constant bargaining process.

Mr. Elzinga: Is there quite a variance in the salaries that the different individuals receive even though they are doing the same work?

Mr. Lang: I would not think so. Classification normally tries to assure that those who are doing equivalent work are in the same class and category.

Mr. Elzinga: How would it compare, say, to an individual that is in the armed forces and doing exactly the same work? Would the individual in the armed services receive a comparable amount of pay or would he receive more? The reason I ask is because a constituent of mine has complained that in the armed forces he received a considerable amount more than he is receiving . . .

Mr. Lang: I understand there are some fairly comparable positions where you might find armed services pay higher and there are others where you might find it lower. They are not necessarily equivalent.

Mr. Elzinga: That concludes my questions. Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Elzinga. We will stand Votes 10b, 15b, 20b, 30b and 40b under Transport.

I would like to thank the Minister and Mr. Cloutier and his officials for appearing before us this evening.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

employés du ministère s'ils estiment qu'il y a parmi eux des gens compétents, même s'ils ne sont pas bilingues.

Pour en revenir au groupe de l'aviation, qui fixe le salaire des employés?

M. Lang: Cela se négocie toujours.

M. Elzinga: Existe-t-il des écarts de salaires même si le travail est identique?

M. Lang: Je ne le pense pas. Les responsables de la classification veillent à ce que ceux qui font un travail équivalent soient placés dans la même catégorie.

M. Elzinga: Comment cela se compare-t-il au salaire d'un militaire qui fait exactement le même travail? Ce militaire touche-t-il une solde comparable ou supérieure? Je vous pose la question parce qu'un de mes administrés s'est plaint que lorsqu'il était dans l'armée il touchait bien davantage que . . .

M. Lang: Je crois que pour des postes analogues l'armée paie parfois davantage et parfois moins. Cela ne s'équivaut pas nécessairement.

M. Elzinga: Voilà qui met fin à mes questions. Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Elzinga. Nous allons réserver les crédits 10b, 15b, 20b, 30b et 40b sous la rubrique des Transports.

Je tiens à remercier le ministre et M. Cloutier ainsi que ses collaborateurs d'avoir répondu ce soir à notre invitation.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, March 9, 1978

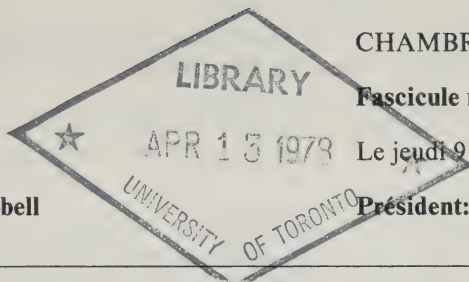
Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 9 mars 1978

Président: M. John Campbell



*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1977-78
Votes 99b and 100b—National Harbours Board,
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1977-1978
Crédits 99b et 100b—Conseil des ports nationaux,
sous la rubrique TRANSPORTS.

INCLUDING:

The Second Report to the House

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Baker (*Gander-
Twillingate*)
Banjamin
Bussières
Cadieu

Condon
Dionne (*Kamouraska*)
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Gendron

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Hamilton (*Swift Current-
Maple Creek*)
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)

Masniuk
Mazankowski
McKenzie
Ritchie
Roy (*Laval*)—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, March 8, 1978:

Mr. Bussières replaced Mr. Daudlin;

Mr. Gendron replaced Mrs. Holt;

Mr. Mazankowski replaced Mr. Elzinga.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 8 mars 1978:

M. Bussières remplace M. Daudlin;

M. Gendron remplace M^{me} Holt;

M. Mazankowski remplace M. Elzinga.

REPORT TO THE HOUSE

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, March 1, 1978, your Committee has considered Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b and 100b under Transport in the Supplementary Estimates (B), for the fiscal year ending March 31, 1978 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 13 and 14*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978, votre Comité a étudié les crédits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b et 100b sous la rubrique Transports du Budget supplémentaires (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 13 et 14*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS .

THURSDAY, MARCH 9, 1978
(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:42 o'clock a.m. this day.

Members of the Committee present: Messrs. Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  mard-C  te Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Gendron, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Lapointe, Loisel   (*Saint-Henri*), Mazankowski, Ritchie and Roy (*Laval*).

Witness: From the National Harbours Board: Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Members present agreed,—That Mr. Condon do take the Chair.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1978. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Tuesday, March 7, 1978*).

The Committee proceeded to consider Votes 99b and 100b—National Harbours Board under Transport.

The witness answered questions.

The Chairman, Mr. Campbell, took the Chair.

Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b and 100b under Transport carried, on Division.

ORDERED,—That the Chairman report Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1978 to the House of Commons.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROC  S-VERBAL

LE JEUDI 9 MARS 1978
(15)

[Traduction]

Le Comit   permanent des transports et des communications se r  unit aujourd'hui    9 h 42.

Membres du Comit   pr  sents: MM. Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  mard-C  te Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Gendron, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Lapointe, Loisel   (*Saint-Henri*), Mazankowski, Ritchie et Roy (*Laval*).

T  moin: Du Conseil des ports nationaux: M. Pierre A. H. Franche, pr  sident.

Les membres pr  sents conviennent,—Que M. Condon assume la pr  sidence.

Le Comit   poursuit l'  tude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget suppl  mentaire (B) pour l'ann  e financi  re se terminant le 31 mars 1978. (*Voir proc  s-verbal et t  moignages du mardi 7 mars 1978*).

Le Comit   entreprend l'  tude des cr  dits 99b et 100b—Conseil des ports nationaux, sous la rubrique Transports.

Le t  moin r  pond aux questions.

Le pr  sident, M. Campbell, prend place au fauteuil.

Les cr  dits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b et 100b sous la rubrique Transports sont adopt  s sur division.

IL EST ORDONN  ,—Que le pr  sident fasse rapport du budget suppl  mentaire (B) pour l'ann  e financi  re se terminant le 31 mars 1978    la Chambre des communes.

A 11 heures, le Comit   suspend ses travaux jusqu'   nouvelle convocation du pr  sident.

Le greffier du Comit  

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 9, 1978

• 0951

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Condon): We will now resume the continued consideration of Supplementary Estimates (B) and I would call votes 99b and 100b for the National Harbours Board.

TRANSPORT

H—National Harbours Board

Budgetary

Vote 99b—Payment to the National Harbours Board to be applied in repayment of a loan—\$4,290,509

Vote 100b—To extend the purpose of Transport Vote 100, Appropriation Act—\$1

The Acting Chairman (Mr. Condon): Today as witnesses we have with us Mr. Pierre Franche, Chairman of the National Harbours Board, and Mr. F. B. Ellam, Corporate Secretary.

I have been informed that there is no opening statement, so we will take questions. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am wondering whether the witness can give us some insight into the announcement which was made on March 7 with respect to the port development for Prince Rupert and if he could give us some background into what has led to the decision that was made in the announcement; also the reference in the Minister's press release to a master plan which indicates that it is to be prepared by the National Harbours Board consultants. What time frame can we look to in terms of increasing the capacity of Prince Rupert, which is a very urgent problem right at the present time? I am speaking here of grain. Perhaps if he could just give me an outline, I may have some questions that flow therefrom.

The Acting Chairman (Mr. Condon): Mr. Franche.

Mr. Pierre A. H. Franche (Chairman, National Harbours Board): Thank you, Mr. Chairman. Referring first to the background that led to the announcement, first the development of grain facilities was announced at Prince Rupert whereby the National Harbours Board would be called upon to invest \$16 million over a three-year time frame into infrastructure of the port in line with the master plan.

• 0955

The master plan was proposed at Treasury Board, approved during the year and is part of the estimates in the Blue Book for 1978-79. Last Friday we did call for proposals in order to choose a consultant to do the master plan, with emphasis on the first part of his report, which would be on coal and grain. As you know, a company had a right of first refusal on a property for I would say a couple of years, if you will allow me, and that right of first refusal expired at the end of November. Coal developments are still in the forefront, something we estimate by 1982-83 for northern coal in B.C. to go through it. Grain is coming up within three years and, there-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 9 mars 1978

[Traduction]

Le président suppléant (M. Condon): Nous reprenons l'étude du Budget supplémentaire (B) et je mets en délibération les crédits 99b et 100b au chapitre du Conseil des ports nationaux.

TRANSPORT

H—Conseil des ports nationaux

Budgétaire

Crédit 99b—Versement au Conseil des ports nationaux à valoir sur le remboursement d'un prêt de \$4,290,509.

Crédit 100b—Pour étendre la portée du crédit 100 Transports de la Loi portant affectation de crédits—\$1

Le président suppléant (M. Condon): Témoigneront devant nous ce matin MM. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux et F. B. Ellam, secrétaire.

Il n'y a pas de déclaration d'ouverture, donc nous passerons directement aux questions. M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me demande si le témoin pourrait nous donner des précisions sur la déclaration du 7 mars au sujet du développement du port de Prince Rupert. Comment en est-on arrivé à la décision annoncée dans cette déclaration? J'aimerais aussi qu'il nous donne quelques éclaircissements au sujet du communiqué de presse du ministre, selon lequel le plan directeur sera arrêté par des experts-conseils du Conseil des ports nationaux. A quelle date la capacité du port de Prince Rupert sera-t-elle véritablement augmentée, car cela pose un problème urgent. Je veux parler du grain. Il pourrait peut-être nous donner des précisions qui m'amèneront à lui poser d'autres questions.

Le président suppléant (M. Condon): M. Franche.

M. Pierre A. H. Franche (président, Conseil des ports nationaux): Merci monsieur le président. Pour ce qui est de la décision annoncée, on a annoncé que les installations céréalieres de Prince Rupert seraient augmentées, ce qui représente un investissement de \$16 millions de la part du Conseil des ports nationaux en projets d'infrastructure portuaire et conformément au plan directeur, investissement réparti sur trois ans.

Le plan directeur a été soumis au Conseil du trésor et il a été approuvé au cours de la même année. Il figure dans le Livre bleu de 1978-1979. Vendredi dernier, nous avons sollicité des propositions afin de choisir un consultant pour réaliser le plan directeur, en insistant sur la première partie de son rapport qui porte sur le charbon et le grain. Comme vous le savez, une société avait un droit de premier refus sur un terrain pendant environ deux ans, et ce droit de premier refus est arrivé à expiration à la fin de novembre. Pour ce qui est du charbon du nord de la Colombie-Britannique, il est prévu de réaliser certains projets d'ici 1982-1983. En ce qui concerne le

[Text]

fore, the preparation of this master plan must address those first two questions as we go through it. The type of time frame will depend on what the consultants propose to us and their availability of resources to do it quickly. We expect their proposal by the end of this month with the purpose of starting very quickly on at least the preliminary phase of telling us whether the island can be developed with the sites that have been proposed for coal and grain in a rational fashion. This will allow us then to start, I think, rather quickly.

Mr. Mazankowski: Could you just tell the Committee then what the \$16.3 million is expected to cover? Would that be the basic development? I understand that it will require the necessity of building a causeway and bridges and a transportation network. My understanding is that this does not involve anything in terms of increasing the capacity of the terminal facilities or the ability here to move more grain. I think the concern is here is that in Prince Rupert there is a sense of urgency at the moment because of the situation in Vancouver.

As I read this proposal it would appear there would be little in the way of relief in increased throughput and capacity for a period of five to six years. I must say that the announcement is really a disappointment inasmuch as I do not think we can look forward to any immediate resolution of the serious situation that is occurring on an increasing frequency in the western access. Perhaps you can comment on that, but it just seems to me that for those of us who are looking for something positive in the immediate future in alleviating the situation, I can only say that we have to express disappointment in the kind of package that seems to be put before it.

It may very well be okay in the long term in the establishment of a super port which will accommodate the largest bulk carriers but it certainly is not going to alleviate the pressures on the Prairie grain farmer who has to dip into his pockets every year on an increasing basis to pay the demurrage costs that are piling up. I have not checked lately but I suppose there is something in the order of two dozen ships sitting in the Port of Vancouver right now waiting to be loaded, with demurrage costs piling up certainly at \$4,000 to \$5,000 a day. That is not a cost that is shared by the public at large. It is shared only by the producers of Western Canada and, furthermore, it serves to deteriorate our position as a reliable supplier of grain.

I would hope that you could offer the Committee some encouraging optimism in speeding this process up but, as I see it in the announcement, I do not hold out much hope on the basis of the press release. Perhaps you can change my mind.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think there were two elements in the press release that you referred to. One, was the announcement by Mr. Lang on the grain facilities and that \$16 million is broken down into two parts: \$8-odd million for a wharf facility and a trestle for the grain gallery that would be shared by two eventual sites for grain elevators; another \$7.9 or \$8 million for infrastructure on the island itself, that is access to the island for the rail, road, water and sewer.

[Translation]

transport du grain, les travaux doivent se faire d'ici trois ans et l'établissement de ce plan directeur doit tenir compte au premier chef de ces deux éléments. L'échéancier dépendra de ce que les consultants nous proposeront ainsi que des ressources disponibles pour procéder rapidement. Nous espérons connaître leurs propositions à la fin du mois et nous pourrions peut-être entamer la phase préliminaire s'ils nous disent que les sites choisis pour le charbon et le grain conviennent au développement de l'île. Nous devrions pouvoir commencer rapidement.

M. Mazankowski: Pourriez-vous dire aux membres de ce Comité ce que la somme de 16.3 millions de dollars est censée couvrir? S'agit-il des coûts de base du projet? Je crois savoir qu'il faudra construire une chaussée, des ponts et un réseau de transport. Cela n'a rien à voir avec l'augmentation de la capacité des installations portuaires, et n'accroîtra en rien les possibilités de transporter davantage de grain. Nous avons affaire à une situation urgente à Prince Rupert en raison de ce qui se passe à Vancouver.

Si j'ai bien compris cette proposition, il semble qu'il n'y aura pas d'augmentation du débit et de la capacité pendant au moins 5 ou 6 ans. Cette déclaration a été une déception dans la mesure où nous ne pouvons pas espérer une résolution immédiate des graves problèmes, de plus en plus fréquents, que pose l'accessibilité aux ports de l'Ouest. Vous avez peut-être des commentaires, mais ceux d'entre nous qui attendions des mesures positives dans un futur immédiat, ne peuvent que se déclarer très déçus.

Les choses seront peut-être réglées à long terme si on construit un super port capable d'accueillir les plus gros cargos, mais cela ne soulage nullement l'agriculteur céréalier des Prairies qui doit de plus en plus souvent y aller de sa poche pour payer les coûts de surestaries de plus en plus élevés. Je n'ai pas vérifié cela récemment, mais je crois qu'il y a environ 2 douzaines de bateaux dans le port de Vancouver qui attendent leur chargement. Cela représente des coûts de surestaries d'environ \$4,000 à \$5,000 par jour. Ces coûts ne sont pas partagés par le grand public; seuls les producteurs de l'Ouest les assument. En outre, ces coûts contribuent à détériorer notre image de fournisseurs de grain dignes de confiance.

J'aimerais que vous puissiez encourager les membres du Comité à l'optimisme en accélérant ce processus, mais d'après ce que j'ai lu dans cette déclaration, je n'ai guère d'espoir. Vous pourriez peut-être me faire changer d'avis.

M. Franche: Monsieur le président, je crois que vous avez fait allusion à deux éléments du communiqué de presse. Vous avez tout d'abord parlé de la déclaration de M. Lang sur les installations cérésières et selon laquelle la somme de 16 millions de dollars se divise en deux: 8 millions de dollars seront affectés à la construction d'un quai et d'un ponton achevalé pour la galerie du grain, somme qui sera répartie entre les deux emplacements choisis pour les silos à grain. De plus, 7.9 ou 8 millions de dollars seront consacrés à des travaux d'infrastructure sur l'île elle-même, c'est-à-dire à la construction d'une voie de passage jusqu'à l'île pour la route, la voie ferrée, les canalisations d'eau et l'égout.

[Texte]

• 1000

The other element of that press release which was done by Mr. Whelan was the rebuilding of the dock at the existing facility for which the National Harbours Board has no responsibility, however. It is up to the Department of Agriculture. How that would answer your question on increasing the output of grain through Prince Rupert I am not a specialist to be able to answer, but our part of the \$16 million is broken down into \$8 million roughly for the trestle and wharf base and \$8 million for infrastructure.

Mr. Mazankowski: It is my understanding that there was a study conducted by the grains group; I think it has been called the Swan Wooster study. Are you familiar with that?

Mr. Franche: I know of one study done by Swan Wooster for the grains group which refers to the Prince Rupert announcement that was made, yes.

Mr. Mazankowski: I understand that there were a number of options that were considered in terms of the development of this port facility, and one was the option of working in conjunction with the B.C. Development Corporation, which owned a considerable parcel of land in that area, which I understand had been supported by all parties involved in the movement of grain. I am wondering why that particular approach was scrapped in exchange for the development at Ridley Island. Is this documentation available, the rationale, the reasons for Ridley Island over the B.C. Development option? Is that study available to us so that we could have a look and see precisely what were the reasons behind this development rather than the other one?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the study was done for the grains group, not for us.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Franche: I took cognizance of it last week very quickly. I recall four sites were looked at; the present grain elevator, Fairview, B.C. and Ridley Island, and my recollection was that on a present value, the option of Ridley Island was chosen. Outside of that, as far as the availability of this study is concerned, I would presume it is through those who have called for the study, the grains group people.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Franche: They would have to make it available.

Mr. Mazankowski: I take it, though, the fact that the B.C. Development Corporation was not really a party to the over-all negotiations that would have taken place—I am somewhat concerned because it seems to me that the wheat pool, Corgill, the railways, everyone that seemed to be involved in the movement of grain, had some sympathies for the development of the site on the land owned by the B.C. Development Corporation. Also, I am led to understand that the cost of developing this area would have been considerably less in terms of the over-all development of infrastructure, etc., and I am just wondering what were the specific reasons for choosing this site over that option which was available and which obviously enjoyed the support of all parties involved.

[Traduction]

L'autre partie du communiqué de presse de M. Whelan porte sur la reconstruction du quai existant, ouvrage qui ne relève pas de la compétence du Conseil des ports nationaux mais de celle du ministère de l'Agriculture. N'étant pas spécialiste en la matière, je ne peux vous dire comment cela permettra d'augmenter le transport du grain par Prince-Rupert. Nous dépenserons quant à nous 16 millions de dollars répartis de la façon suivante: environ 8 millions de dollars pour les chevalets et les fondements du quai et 8 millions de dollars pour les travaux d'infrastructure.

M. Mazankowski: Je crois savoir qu'un groupe représentant l'industrie céréalière a effectué une étude à cet effet. Il s'agit de l'étude Swan Wooster. La connaissez-vous?

M. Franche: Je sais que Swan Wooster effectue une étude pour le groupe céréaliier et qu'elle fait allusion à la déclaration de Prince-Rupert.

M. Mazankowski: Je crois savoir qu'un certain nombre d'options de développement de ce port ont été étudiées. On a, entre autres, envisagé la possibilité de travailler en collaboration avec la B.C. Development Corporation, qui possède énormément de terrains dans cette région. Je crois que tous les groupes intéressés au transport du grain ont appuyé cette option. Je me demande pourquoi elle a été abandonnée et remplacée par l'option de développement de l'île Ridley. Pourrions-nous connaître ces renseignements et les motifs qui vous ont poussé à choisir le projet de l'île Ridley plutôt que celui de la B.C. Development Corporation? Pourrions-nous disposer de cette étude afin d'examiner précisément quelles sont les raisons qui justifient ce choix?

M. Franche: Cette étude a été effectuée pour les groupes de l'industrie céréalière et non pas pour nous.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Franche: J'en ai pris connaissance rapidement la semaine dernière. Je me rappelle que nous avons étudié quatre options: le silo à grains actuel, l'option Fairview, l'option de la B.C. Development Corporation et l'option de l'île Ridley. C'est cette dernière qui a été choisie. Je pense que si vous voulez obtenir cette étude vous devez vous adresser à ceux qui l'ont commandée, c'est-à-dire le groupe de l'industrie céréalière.

M. Mazankowski: Oui.

M. Franche: Ils pourront vous la remettre.

M. Mazankowski: Je crois savoir que la B.C. Development Corporation n'a pas réellement participé aux négociations d'ensemble. Cela me préoccupe car le pool du blé, Cargill, ainsi que les sociétés ferroviaires, bref tous les groupes concernés par le transport du grain, favorisaient plus ou moins le projet de la B.C. Development Corporation. J'ai également cru comprendre que les coûts totaux d'infrastructure auraient été considérablement moins élevés et je me demande quelles sont les raisons qui vous ont poussé à choisir cet emplacement plutôt qu'un emplacement qui semblait avoir la faveur de toutes les autres parties en cause.

[Text]

Mr. Franche: I can only recollect the present value aspect of the four sites in question. That is all I recall on it, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Have I more time, Mr. Chairman?

The Chairman: You have a couple more minutes.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, you indicated that it is the intention to develop this facility with a view to moving large amounts of grain and coal. What about the compatibility of moving large amounts of coal and grain from essentially the same site? Does that not pose some difficulties, some hazards in terms of coal dust with the grain. It would seem to me that that would be a rather ticklish and sensitive issue. What kind of background information do you have to ensure that that kind of operation is competitive?

• 1005

Mr. Franche: Mr. Chairman, that is one of the reasons why we have asked for a master plan, so that the sites would be properly selected so as not to be detrimental to each other. Coal and grain are probably the two easiest ones to reconcile.

By comparison, sulphur, for example, with the grain could have different effects.

Furthermore, coal piles are normally kept wet, and I understand that in Prince Rupert it rains quite a bit to start with. So the climatic conditions would be such, first of all, as to keep the storage damp, and secondly, normally facilities are installed, when you get a dry spell, to keep your coal storage humid and, therefore, prevent dust. But you have to look at prevailing winds and the products. That is one of the reasons for the master plan. Of course, the other aspect is the navigational one, where you site your docks with, again, reference to prevailing winds, tides and currents and so forth. But, basically, coal and grain, I would say, are probably the two easiest ones to reconcile.

Mr. Mazankowski: That is encouraging.

I just want one more question. Given the fact that there are still a number of studies and a fair amount of research that, obviously, have to go into this project before it becomes a reality, I wonder whether you could give the committee some idea, all things being equal, as to when we might expect to see a new grain terminal, on the Ridley Island site that would be capable of moving additional quantities of grain from Western Canada? I think that is the important issue, as we see it from the Western Canadian perspective.

Mr. Franche: At this moment, it is very difficult to tell you when. Already grain companies have been in to see us, and one of the questions I have asked of those what would be interested in occupying the sites has been: "When do you want to be operational and, therefore, what is your construction period—let us back off—and what is the point of no return?". They said they would come back to me on this, so that we can adjust. At the same time, the consultants will make a proposal

[Translation]

M. Franche: Je me rappelle que nous nous sommes fondés sur la valeur réelle des quatre sites en question. C'est tout ce dont je me souviens, monsieur le président.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous avez dit que vous aviez l'intention d'agrandir ces installations afin de transporter davantage de grain et de charbon. Le transport simultané d'importants volumes de charbon et de grain ne cause-t-il pas des problèmes? La poussière de charbon ne présente-t-elle pas des difficultés ou des dangers pour ce qui est du transport du grain? Il me semble que c'est là un sujet délicat. Pouvez-vous nous donner des garanties quant à la nature concurrentielle de ce type d'opération?

M. Franche: Monsieur le président, c'est une des raisons pour lesquelles nous avons demandé l'établissement d'un plan directeur. Nous voulons que les sites soient convenablement choisis afin de ne pas nuire aux autres. Le transport du charbon et celui du grain sont probablement parmi les plus faciles à concilier.

En comparaison, le transport du soufre risque d'avoir des conséquences tout à fait différentes pour ce qui est du transport du grain.

En outre, les tas de charbon doivent être gardés humides et je crois savoir qu'il pleut suffisamment à Prince Rupert. Les conditions climatiques permettent donc de maintenir les stocks de charbon humides. Deuxièmement, il faut normalement prévoir des installations spéciales pour humidifier les stocks et prévenir la poussière par temps sec. Mais vous devez tenir compte des vents dominants et de la nature des produits. C'est l'une des raisons d'être du plan directeur. Bien sûr, il faut également tenir compte des conditions de navigation dans l'emplacement des quais: comme les vents, les marées, les courants, etc. Mais je dirais que le transport du charbon et celui du grain ne sont pas incompatibles.

M. Mazankowski: C'est encourageant.

Je voulais vous poser une autre question. Compte tenu du fait qu'un grand nombre d'études et de recherches auront été faites au sujet de ce projet avant qu'il ne prenne réellement forme, vous pourriez peut-être indiquer aux membres du Comité à quelle date nous pouvons espérer qu'un nouveau silo qui permettra de transporter davantage de grains en provenance de l'Ouest? C'est une question très importante pour nous de l'Ouest.

M. Franche: Pour le moment, il est très difficile de vous répondre. Les sociétés céréalières sont déjà entrées en contact avec nous et j'ai posé la question suivante à celles qui se sont montrées intéressées à occuper les sites en question: «Quand voulez-vous être opérationnelles et quel est votre échéancier de construction?» Elles nous ont dit qu'elles nous en informeraient afin que nous puissions nous arranger. En même temps, les

[Texte]

to us, will give us a sort of schedule from their end. We have to mesh these two things.

The target at this stage that we do have from the requirements of the government is that the \$16 million are available and the work is to be done within three years. We have to adjust as to the exact timing of operation, construction . . .

Mr. Mazankowski: That would not give you any additional grain capacity in that three-year period. That would be just the basic infrastructure.

Mr. Franche: I say this because construction can start before the whole infrastructure is built within those three years, this is what we are trying to pin down: when do you want to start? How long will it take you? And we have to have at least access to the island, the site, and have the negotiations completed so that you can start your construction on such a date.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

If the Committee would permit me, I would like to apologize for my tardiness. I assure you that it was beyond my control. I thank Mr. Condon for taking over for me for that half hour. Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton: Thank you, Mr. Chairman. As I look at these two announcements that came out yesterday, they back up what my colleague from Dartmouth-Halifax East said, that it is another chapter in the user-pay theory of the Minister of Transport. I would like to ask whether you own the National Harbours Board Grain Terminal in Vancouver? Is that thing still in place?

• 1010

Mr. Franche: There is an old one that we own and that is obsolete, which no one wanted to lease. I think it is under demolition at the moment.

Mr. Hamilton: It seems to me that, if the National Harbours Board are unable to operate a grain terminal in the Port of Vancouver, you are certainly taking on a much more difficult task at Rupert. The terminal at Rupert has never been used to its capacity, so why would you suddenly assume that by spending millions more dollars it is going to be used? The problem with a government-owned and operated terminal has always been that they do not have country elevator system to back it up. The logical thing would seem to be to sell it to someone like Cargill, who have a line of country elevators and who say they could put 50 to 60 million bushels a year through there at no expense to the taxpayer. I am a bit mystified by this great outpouring of taxpayers' money on Rupert.

An hon. Member: To buy more votes.

Mr. Hamilton: The President of Pioneer Grain Company Limited, Mr. MacMillan, has come out publicly and said he opposes this. I am sure he is speaking for all the grain firms. They oppose the expenditure of any money at Prince Rupert while they are engaged in expanding their facilities in the Port of Vancouver. They feel they are able to handle this proposed increase. It is a mystery to me. The grain companies have

[Traduction]

consultants nous feront une proposition et nous proposeront un échancier. Nous devons tenir compte des deux suggestions.

Pour le moment, nous disposons de 16 millions de dollars et le gouvernement exige que ces travaux soient effectués d'ici trois ans. Nous devons prendre en considération l'échéancier prévu pour les travaux de construction, etc.

M. Mazankowski: Votre capacité de transport du grain ne sera pas accrue pendant cette période de trois ans. Il s'agit exclusivement de projets d'infrastructure.

M. Franche: La construction peut commencer avant trois ans, c'est-à-dire avant que tous les travaux d'infrastructure ne soient terminés. C'est ce que nous aimerions savoir: quand voulez-vous commencer? Combien de temps cela vous prendra-t-il? Nous devons avoir accès à l'île et aux chantiers et les négociations doivent être terminées afin que vous puissiez commencer vos travaux de construction à une date donnée.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Si les membres du Comité le permettent, je voudrais m'excuser de mon retard auprès d'eux. Je vous assure que ce retard a été tout à fait indépendant de ma volonté. Je remercie M. Condon de m'avoir remplacé pendant une demi-heure. Monsieur Hamilton.

M. Hamilton: Merci, monsieur le président. Les deux déclarations faites hier confirment ce qu'a dit mon collègue de Dartmouth-Halifax-Est, à savoir que nous abordons un autre chapitre du principe cher au ministre des Transports, à savoir que c'est l'utilisateur qui paie. J'aimerais vous demander si vous êtes propriétaire du silo terminal du Conseil des Ports nationaux à Vancouver? Existe-t-il toujours?

M. Franche: Nous sommes propriétaires d'un vieux silo désuet que personne ne veut louer. Je crois qu'il est en train d'être démolé.

M. Hamilton: Il me semble que si le Conseil des ports nationaux n'est pas capable de gérer un silo terminal dans le port de Vancouver, il aura encore plus de difficultés à Rupert. Le terminus de Rupert n'a jamais été utilisé à pleine capacité. Qu'est-ce qui vous porte à croire qu'il suffit de dépenser des millions de dollars supplémentaires pour qu'il le devienne? Lorsque le gouvernement possède et gère un terminus, le problème est toujours le même: il ne dispose pas d'un réseau de silos de campagne pour l'approvisionner. Il serait donc logique de le vendre à une société comme la Cargill, qui possède toute une série de silos de campagne et qui prétend pouvoir y stocker 50 à 60 millions de boisseaux par an sans que cela ne coûte le moindre sou aux contribuables. Je suis un petit peu inquiet de ce que le projet de Rupert va coûter aux contribuables.

Une voix: C'est pour acheter davantage de votes.

M. Hamilton: M. MacMillan, le président de la *Pioneer Grain Company Limited* s'y est publiquement opposé. Je suis certain qu'il parle au nom de toutes les sociétés céréalières. Il s'oppose à tout investissement à Prince Rupert tant que les travaux d'expansion du port de Vancouver ne sont pas terminés. Il pense qu'ils pourront faire face à l'augmentation prévue. C'est un mystère pour moi. Les sociétés céréalières se

[Text]

always opposed the use of Rupert, the Chamber of Commerce in Vancouver has opposed it, and I just cannot see the thing working out.

Mr. Franche: Mr. Chairman, correct me if I am wrong, but I think our part of the development on Ridley Island is only for the infrastructure and the joint trestle between two eventual sites for grain facilities. The actual construction and operation of the grain terminals would be by private industry and not by the National Harbours Board or the Port of Prince Rupert. I am not commenting on the other part, which is the government elevator, because that is the Department of Agriculture. But from the point of view of the National Harbours Board, it is not our intent to run the two grain elevators; it is only to make the island accessible with infrastructure and to have a joint trestle and loading dock that would be available to private industry. And private industry has already been in following this announcement.

Mr. Hamilton: There is certainly no disagreement on the fact that the annual snarl-up at Pacific seaboard has to be straightened out. It is a disgraceful situation, not only for the producers of grain but for our customers in Pacific Rim companies.

I hope it works out, but I certainly question the expenditure of this amount of money at this time when, as I say, Vancouver is on an all-out effort and every grain company involved is expanding their facilities. The bulk loading terminals in Vancouver are unused as far as grain is concerned. They have only put over rapeseed and oil seed products to Vancouver wharfs and Neptune. They could be used. The people who operate them say that continued use of those two facilities could increase the throughput at Vancouver by one third. It seems to me we should exhaust these possibilities before committing the taxpayers to this sort of money.

That is the only comment I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Hamilton. Mr. Douglas.

Mr. Douglas: Thank you, Mr. Chairman. The expenditure of the \$16.3 million will, you say, come to an end or should be finished in three years. Is that right?

Mr. Franche: Right.

Mr. Douglas: What is the throughput at Prince Rupert now?

Mr. Franche: I think the storage is about 2.25 million; something like that.

Mr. Douglas: That is grain.

Mr. Franche: That is not as throughput, that is as storage. If I were to apply a factor of about 12 to 1, probably in the order of 20 million to 25 million. I am not guaranteeing that figure but I could certainly get it for you. It would be my pleasure.

Mr. Douglas: Is there any coal there now?

[Translation]

sont déjà opposées à ce qu'on utilise Rupert, de même que la Chambre de commerce de Vancouver. Je ne vois pas comment cela peut marcher.

M. Franche: Monsieur le président, corrigez-moi si je me trompe, mais je crois que la part des travaux de l'île Ridley que nous assumons porte sur l'infrastructure et sur le ponton à chevalets qui sera construit entre les deux sites des silos à céréales. La construction et la gestion des terminus de céréales sera confiée à l'industrie privée et non pas au Conseil des ports nationaux ou au port de Prince Rupert. Je ne parle pas de la deuxième partie du projet, c'est-à-dire du silo du gouvernement, puisqu'il relève du ministère de l'Agriculture. Mais, du point de vue du Conseil des ports nationaux, nous n'avons pas l'intention de gérer les deux silos à céréales; nous voulons simplement établir une infrastructure permettant d'accéder à l'île, construire le ponton à chevalets ainsi que le quai de chargement qui pourront être utilisés par l'industrie privée. Il est d'ailleurs déjà question du secteur privé dans la déclaration.

M. Hamilton: Nous sommes en tous cas tous d'accord sur le fait qu'il faut mettre un terme à la confusion qui règne chaque année sur la côte du Pacifique. Cette situation est une honte, non seulement pour les producteurs de grain, mais aussi pour les sociétés de la région du Pacifique qui sont nos clients.

J'espère que tout marchera bien, mais je ne suis pas tellement d'accord avec ces dépenses, alors que, comme je l'ai dit, la ville de Vancouver ainsi que toutes les sociétés céréalières s'efforcent d'agrandir leurs installations. Les terminaux de chargement en vrac à Vancouver ne sont pas utilisés pour les céréales. Ils ont simplement servi pour le colza et les produits oléagineux déchargés sur les quais de Vancouver et pour le Neptune. Ils pourraient être utilisés. Les responsables de ces terminus estiment que si ces deux installations étaient utilisées de façon permanente, le volume des produits transitant par Vancouver serait augmenté d'un tiers. Il me semble que nous devrions nous pencher sur ces possibilités avant d'engager les contribuables dans ce type d'entreprise.

C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Merci, monsieur Hamilton. Monsieur Douglas.

M. Douglas: Merci, monsieur le président. Vous dites que l'investissement de 16.3 millions de dollars porte sur trois ans. Est-ce exact?

M. Franche: C'est exact.

M. Douglas: Quel est le volume actuel du trafic à Prince Rupert?

M. Franche: Pour le moment, je crois que l'entreposage représente 2.25 millions.

M. Douglas: Ce sont des céréales.

M. Franche: Il ne s'agit pas du trafic, mais de l'entreposage. Si j'appliquais un indice de 12 pour 1, il est probable que ce volume serait de l'ordre de 20 à 25 millions. Je ne puis pas vous garantir ce chiffre, mais je puis l'obtenir. Je le ferai volontiers.

M. Douglas: Y a-t-il du charbon là-bas maintenant?

[Texte]

Mr. Franche: No, there is no coal at Prince Rupert.

Mr. Douglas: What is the projection? As was asked, the end result must be a better facility for farmers in the West to get their grain into port and out to the markets of the world. Have you any projection? With the new facilities that are planned for Prince Rupert, what would be the throughput or storage facilities, and what would be the increase, in economic terms, to the people of Prince Rupert?

• 1015

Mr. Franche: Mr. Chairman, my recollection of the two sites was five million bushels each, and projecting that into turnaround at 12 to 1 would be about 120 million bushels a year for two grain elevators of five million bushels. I have no figures available on the economic impact on the port or the city of Prince Rupert. I only have throughput figures.

Mr. Douglas: What about the access to the facilities at Prince Rupert? Is there good rail access? Is there availability of land, if need be, to upgrade that access? If you are going to put coal and grain through that facility, you are certainly going to need more ready access than is there now.

Mr. Franche: The CNR rail follows along the bay to Prince Rupert and is right next to the island. I recall from flying over the area that it is like a low-tide situation, very low water. You could almost walk across. So there is no access to the island, that is why funds are being asked to be voted for the island and we are right next to it. The island itself has an area of about 900 acres and has never been developed, so there is plenty of land available, although, through a master plan you can tell that some land could not be used though it might be used for other activities.

Therefore, the island is a fair size, has access to rail that is very close to it, is somewhat removed from the city of Prince Rupert itself in terms of possible pollution, and it is close to the paper mill of the British Columbia government, which is being converted right now. So it is closer to an industrial area.

Mr. Douglas: Is that access going to be by a bridge? How are you going to get the rail from where it is now to where you have to put it?

Mr. Franche: That will be part of the engineering options, Mr. Chairman, on whether it will be a bridge or whether you fill in the gap in between, and the comparative cost? At this stage...

Mr. Douglas: A causeway.

Mr. Franche: A causeway. We cannot tell you. You also have to watch the impact on the environment on the back of the island facing the paper mill and what effect it would have on that.

Mr. Douglas: This is some of the information that this study is...

[Traduction]

M. Franche: Non, il n'y a pas de charbon à Prince Rupert.

M. Douglas: Quels sont vos plans? Le résultat de cette entreprise doit faciliter l'entreposage au port des céréales des agriculteurs de l'Ouest ainsi que leur expédition vers les marchés mondiaux. Quelles sont vos prévisions? Une fois les nouvelles installations construites à Prince Rupert, quel sera le volume des marchandises en transit ou entreposées et quels seront les profits économiques dont bénéficieront les habitants de Prince Rupert?

M. Franche: Monsieur le président, je crois me souvenir que les deux installations auront une capacité d'entreposage de cinq millions de boisseaux chacune. Si le taux de manutention est douze fois plus élevé, nous obtenons un trafic de 120 millions de boisseaux par année pour les deux élévateurs de cinq millions de boisseaux chacun. Je n'ai pas de chiffre quant aux répercussions économiques pour le port ou la ville de Prince Rupert; mes chiffres portent uniquement sur le trafic.

M. Douglas: Qu'en est-il de l'accès aux installations de Prince Rupert? Est-ce qu'il y a un bon service de chemins de fer? Est-ce qu'il y a des terrains disponibles, si besoin est, pour améliorer l'accès? Si vous voulez faire passer du charbon et des céréales par ces installations, il vous faudra certainement un meilleur accès qu'actuellement.

M. Franche: La voie ferrée du CN suit la baie jusqu'à Prince Rupert et passe tout près de l'île. J'ai survolé le secteur et je me souviens qu'à marée basse, le niveau de l'eau est si bas qu'on pourrait presque traverser à gué. Il n'y a donc pas d'accès à l'île, c'est pourquoi nous demandons des crédits pour un passage vers l'île car les voies d'accès actuelles y vont très près. L'île même a une superficie d'environ 900 acres et n'a jamais été exploitée; aussi y a-t-il beaucoup de terrains disponibles, bien que dans un plan général on pourrait dire que certains terrains ne peuvent pas être utilisés à cette fin, mais seulement pour d'autres activités.

Par conséquent, l'île est d'assez bonnes dimensions; les voies ferrées mènent à sa porte. Elle est assez éloignée de la ville de Prince Rupert même pour éviter les risques de pollution, et en outre elle est située près du moulin à papier du gouvernement de la Colombie-Britannique, qu'on est en train de convertir actuellement. Elle est donc située plus près d'un secteur industriel.

M. Douglas: Est-ce que cette voie d'accès sera un pont? Comment amèneriez-vous la voie ferrée d'où elle est actuellement jusqu'au point où vous voulez l'amener?

M. Franche: Cela fera partie des possibilités offertes, monsieur le président, c'est-à-dire qu'on devra décider s'il s'agira d'un pont ou plutôt si l'on remplira tout simplement cet aspect, en tenant compte des coûts comparatifs. A l'heure actuelle...

M. Douglas: Ce pourrait être une chaussée.

M. Franche: Une chaussée. Nous ne pouvons pas le dire à l'heure actuelle. Il faut également tenir compte des répercussions sur l'environnement à l'arrière de l'île, face au moulin à papier.

M. Douglas: Il s'agit de renseignements que cette étude...

[Text]

Mr. Franche: Yes.**Mr. Douglas:** . . . slated to give you?

Just one question. there is an amount there of \$550,000, I believe, for Operating Deficit—the Port of Prince Rupert, British Columbia. What has caused that deficit? I see it is being covered from funds available because of a reduced deficit at the ports of Halifax, Nova Scotia, and Churchill, Manitoba. This would indicate to me that they are running those ports more economically. Is that the reason the money is available? What is the cause of the deficit?

Mr. Franche: The cause of the deficit is that the start-up of Fairview was a lot later than planned. I recall that the delay is one of the elements. The second part of it is the increase in grants in lieu of taxes of about \$70,000. If you will give me but a minute I have some figures here on this.

The revenues were well below expectations because it did not start up as was initially planned because of delays in the construction of the shed and a dip tank for treating lumber.

• 1020

Mr. Douglas: What caused those delays, if I may just ask you?

Mr. Franche: I know in one case when the shed was not finished that during the construction there was a wind storm. We lost the roof and we started all over again. So that is one reason. There was a big wind storm and we lost part of it.

The second part was the engineering, and then the construction and availability of parts. There was a critical factor in that you needed the dip tank in the month of September. We could not get the dip tank ready by that time and we tried to make temporary arrangements as best we could to treat the lumber. But obviously it affected the cargo, those who use the port, and they diverted some of their cargo elsewhere.

Since then it is operational; it is working well and business is beginning to pick up. Obviously, your expenses were higher than provided for. The grants in lieu of taxes went up by \$70,000, and the . . .

Mr. Douglas: Is this a problem that was faced only there, the grants in lieu of taxes? Did you not have the same problem in Halifax, Nova Scotia, and Churchill?

Mr. Franche: You have grants in lieu of taxes in all our ports but it depends on the assessed value that is finally established. While the facility was not finished and not built we did not know what the assessed value would be locally. Provision was made in the budget for a certain amount but it was well beyond that provision, so that increased the nature of the deficit.

Mr. Douglas: How much lumber was put through that facility, and do you see any deficit operation there this coming year?

[Translation]

M. Franche: Oui.**M. Douglas:** . . . doit vous fournir.

J'aurais encore une question à poser. Je vois ici un montant de \$550,000, je crois, pour le déficit de fonctionnement du port de Prince Rupert en Colombie-Britannique. Quelle est la cause de ce déficit? Je vois qu'il est couvert grâce aux fonds disponibles à la suite d'une diminution du déficit prévu des ports de Halifax (Nouvelle-Écosse) et Churchill (Manitoba). Il me semblerait donc que l'on gère ces ports de façon plus économique. Est-ce la raison pour laquelle cet argent est disponible? Quelle est la cause du déficit?

M. Franche: Le déficit provient du fait que Fairview a commencé beaucoup plus tard que prévu. Je me souviens que ce retard constituait l'un des éléments. La deuxième raison est l'augmentation d'environ \$70,000 des subventions au titre des taxes. Si vous voulez me donner un instant, j'ai des chiffres à ce sujet.

Les recettes étaient bien inférieures à nos prévisions, parce que l'installation n'a pas commencé à fonctionner au moment prévu initialement, à cause de retards dans la construction du hangar et d'un bassin pour traiter le bois de construction.

M. Douglas: Puis-je vous demander ce qui a causé ces retards?

M. Franche: Je sais qu'il y a eu un coup de vent alors que le hangar était encore en construction. Le toit a été emporté et il a fallu tout recommencer. Ce gros coup de vent est donc l'une des raisons.

La deuxième raison était d'ordre technique et ensuite il y a eu des problèmes de construction et d'obtention des matériaux nécessaires. C'était un facteur critique en ce sens qu'il fallait un bassin pour tremper le bois au mois de septembre. Nous n'avons pu l'installer à temps et nous avons dû prendre des mesures temporaires afin de traiter le bois de construction de notre mieux. Mais il y a certainement eu des effets sur le trafic et certains usagers du port ont dû détourner leurs cargaisons vers d'autres ports.

Maintenant, tout va bien; les affaires commencent à prospérer. Les dépenses ont évidemment dépassé les prévisions; les subventions au titre des taxes ont augmenté de \$70,000 et . . .

M. Douglas: Est-ce à ce seul endroit qu'est survenu ce problème des subventions au titre des taxes? N'avez-vous pas eu le même problème à Halifax (N.-É.) et à Churchill?

M. Franche: Il y a des subventions au titre des taxes dans tous nos ports, mais le montant dépend de l'évaluation finale. Tant que l'installation n'était pas terminée, nous ne savions pas quelle valeur les autorités locales lui attribueraient. Notre budget comprenait une prévision d'un certain montant, mais le montant réel était beaucoup plus élevé, ce qui a contribué à augmenter le déficit.

M. Douglas: Quelle quantité de bois de construction est passée par cette installation, et prévoyez-vous un déficit de fonctionnement pour l'année qui vient?

[*Texte*]

Mr. Franche: We still foresee a deficit operation this coming year for Prince Rupert, but about half of the amount that is in there. The port now is picking up its business.

Mr. Douglas: Just one question on Vote 99b. Can you give us a rundown of the studies undertaken to evaluate a third vehicular crossing of Burrard Inlet, what those studies brought to light? And can you give us some indication as to whether a crossing will be built or will not be built or what the findings have produced so far?

Mr. Franche: Let me explain. The crossing of Burrard Inlet goes back to about ten years ago. At that stage, with the provincial government of British Columbia, there seemed to be an agreement that another crossing was required and studies would be done. The National Harbours Board was given the mandate to carry out these studies.

Following that cost, I understand—and I am recollecting because it is from many years ago—there was a change in government and the new government decided not to proceed with the Burrard Inlet. We really carried this on our books since then.

There is no plan at the moment to proceed with a crossing of Burrard Inlet and the Auditor General twice commented to us that we should write off these studies as an asset of no value. This is why we are writing it off our books and we are asking Parliament—because we make loans and we cannot repay the interest or the capital on these loans because there is no revenue generated since there is no crossing and there are no tolls. Therefore we are asking to remove it from our books and we are asking Parliament for the funds.

Mr. Douglas: One last question, if I may, Mr. Chairman, and that relates to the question from across the way on private industry doing the job as far as the terminals are concerned, as far as the elevators are concerned. You mentioned that you had some inquiries from private industry about the building of elevators, at Prince Rupert, I believe it is.

How many inquiries have you had? How serious are they? Can you give us some indication, perhaps, of who has inquired? We have heard mention of some companies with back-up elevators in Western Canada that can supply the grain that is needed.

Mr. Franche: We have had two inquiries to date.

Mr. Douglas: Do they have back-up elevators in the Prairies that can supply the grain that is going to be needed to fill these elevators and give you the projection that you are hoping for?

• 1025

Mr. Franche: I know of one which I am sure has back-up elevators. I am not sure about the other. I would ask permission not to divulge the names of the companies involved. I am sure you can understand the reasons why, in view of the competitive business that grain is. But I am sure of one.

[*Traduction*]

M. Franche: Nous prévoyons encore un déficit de fonctionnement à Prince Rupert pour l'année qui vient, mais il sera environ la moitié du précédent, car les affaires commencent à prospérer dans ce port maintenant.

M. Douglas: J'aurais encore une question à poser au sujet du crédit 99b. Pourriez-vous nous donner des détails sur les études entreprises pour évaluer la question d'un troisième passage véhiculaire à Burrard Inlet? Pourriez-vous nous donner une idée des conclusions de ces études jusqu'ici, c'est-à-dire si l'on construira un passage ou non?

M. Franche: Je vais vous expliquer, si vous le permettez. La question du passage de Burrard Inlet remonte à environ dix ans. Le gouvernement de la Colombie-Britannique semblait alors convenir avec nous qu'un autre passage était nécessaire, et qu'on ferait des études. C'est le Conseil des ports nationaux qui a reçu mandat d'effectuer ces études.

Si je me souviens bien, car cela remonte à plusieurs années, après que nous ayons encouru ces frais, il y a eu changement de gouvernement et le nouveau gouvernement a décidé de ne pas poursuivre le projet de Burrard Inlet. Nous gardons donc ce poste dans nos livres depuis ce temps.

Il n'y a actuellement aucun plan pour la construction d'un passage à Burrard Inlet et le vérificateur général nous a conseillé à deux reprises de radier le coût de ces études comme étant un actif sans valeur. C'est pourquoi nous radions ce montant de nos livres et nous demandons au Parlement... il s'agit de prêts sur lesquels nous ne pouvons rembourser ni l'intérêt ni le capital, car nous ne retirons aucun revenu puisqu'il n'y a pas de passage et donc pas de péage. Par conséquent, nous demandons la permission de supprimer ce montant de nos livres et pour cela, nous demandons les fonds nécessaires au Parlement.

M. Douglas: J'aurais encore une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président, et elle porte sur l'idée de permettre à l'industrie privée d'installer des terminaux, c'est-à-dire des élévateurs. Vous avez mentionné que des entreprises du secteur privé vous ont demandé la permission de construire des élévateurs à Prince Rupert, je crois.

Combien de demandes avez-vous reçues? Sont-elles sérieuses? Pouvez-vous nous donner une idée des entreprises qui ont présenté une demande? Nous avons entendu mentionner certaines compagnies qui possèdent dans l'Ouest du Canada des élévateurs de campagne leur permettant de fournir les céréales nécessaires.

M. Franche: Nous avons reçu deux demandes.

M. Douglas: Est-ce qu'il s'agit de sociétés qui possèdent des élévateurs de campagne dans les Prairies et qui pourraient donc fournir les céréales nécessaires pour remplir ces élévateurs et réaliser ainsi vos projections?

M. Franche: Je sais pertinemment qu'au moins l'une de ces deux sociétés possède des élévateurs de campagne. Je ne suis pas certain en ce qui concerne l'autre. Je vous demanderais cependant la permission de ne pas divulguer les noms des sociétés intéressées. Je suis persuadé que vous pouvez comprendre pourquoi, étant donné le caractère concurrentiel de

[Text]

Let me just check.

Both of them.

Mr. Douglas: Both of them have the back-up capabilities to do that. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas.

Monsieur Bussières.

M. Bussières: Merci, monsieur le président.

Vous me permettez, monsieur le président, de prolonger l'étude des crédits 99b et 100b et, si les membres du Comité n'ont pas d'objection, de poser quelques questions au sujet du port de Québec.

J'aimerais d'abord savoir quelles sont les ententes finales conclues entre les autorités de CP Navigation et le port de Québec, étant donné le départ éventuel de CP Navigation de Québec? On sait que la compagnie avait un bail et qu'elle entend y mettre fin avant terme. Quels sont les termes définitifs de l'entente portant sur le départ de CP du port de Québec?

M. Franche: Monsieur le président, il n'y a aucune entente entre CP et le port de Québec au sujet de leur départ. Ils ont un bail à Québec et ils respectent les termes de leur bail, c'est-à-dire payer le loyer etc. Il n'est pas question de modifier le bail actuel, mais le bail tire à sa fin, évidemment.

M. Bussières: Est-ce que les autorités du port de Montréal ont été obligées de faire des déboursés pour permettre à CP Navigation de mettre en place à Montréal les installations qu'ils ont à Québec? Quel genre de contrat CP Navigation a-t-il conclu avec le Port de Montréal pour ce transfert?

M. Franche: Monsieur le président, la négociation d'un bail éventuel entre CP Navigation et le port de Montréal n'est pas terminée dans le moment. Il est évident que les discussions, à date, se situent autour de l'aménagement du terminal, qu'on appelle le Terminal Racine, à partir de terrains existants et autour de la construction d'un nouveau poste à quais en moins de quatre ans.

M. Bussières: Est-ce que CP Navigation garantira un tonnage quelconque au Port de Montréal dans le cadre de son déménagement de Québec à Montréal?

M. Franche: La discussion qui a lieu dans le moment, elle n'est pas encore terminée est axée sur les garanties de tonnage.

M. Bussières: Suite à l'annonce du départ de CP Navigation, on connaît les inquiétudes manifestées par les débardeurs de Québec et les représentants, soit de la Communauté urbaine, soit de la Ville de Québec et des autres corps intermédiaires de la région de Québec. On a parlé de la possibilité d'installer un terminus pour les produits forestiers.

Un étude, actuellement, est en cours. Est-ce qu'on peut nous dire quand sera complétée cette étude? Quels sont les groupes qui participent à cette étude et quelles sont les compagnies de pâtes et papier, de préparation de matériaux de construction

[Translation]

l'industrie des céréales. Je suis cependant certain que l'une des deux en a.

Je vais vérifier, si vous le permettez.

Les deux sociétés en ont.

M. Douglas: Les deux ont les installations d'appoint nécessaires. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Douglas.

Mr. Bussières.

Mr. Bussières: Thank you, Mr. Chairman.

If you will allow me, Mr. Chairman, to go beyond Votes 99b and 100b, and if the members of the Committee have no objection, I would like to ask a few questions about the Quebec harbour.

I would like first of all to know what final agreement was reached between CP Navigation and Quebec harbour authorities, in view of the expected departure of CP Navigation from Quebec City? We know that the company had a lease which they intend to terminate before it is up. What are the final terms of the agreement reached for the departure of CP from the Quebec harbour?

Mr. Franche: Mr. Chairman, there is no agreement between CP and the Quebec harbour about their departure. The company has a lease in the Quebec harbour and they have every intention of carrying it through, namely to go on paying the rent and so on. No mention has ever been made of changing the present lease, but that lease, of course, is about to come to an end.

Mr. Bussières: Did the Montreal harbour authorities have to incur expenses in order that CP Navigation have in Montreal the same facilities as in the Quebec harbour? What kind of contract was signed between CP Navigation and the Montreal harbour for that transfer?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the negotiations for a possible lease between CP Navigation and the Montreal Harbour have not come to their conclusion yet. It is obvious that the discussions to date revolve around the upgrading of the Racine Terminal, from existing land, and around the building of a new berth within four years.

Mr. Bussières: Will CP Navigation guarantee a certain tonnage at the Montreal harbour under the terms of its transfer from Quebec City to Montreal?

Mr. Franche: The discussion under way right now, which has not yet come to its conclusion, is centering on tonnage guarantees.

Mr. Bussières: After the CP Navigation's departure was announced, some concerns were voiced by the Quebec longshoremen as well as by representatives from the urban community, the City of Quebec and other intermediate groups from the Quebec City area. The possibility of establishing a terminal for forest products was mentioned.

A study is underway right now. Is it possible to say when that study will be completed? Which groups are taking part in this study and which pulp and paper companies, lumber or

[Texte]

ou d'autres produits du bois, qui semblent intéressées à utiliser éventuellement ces installations?

M. Franche: Monsieur le président, l'étude qui a été annoncée vient à peine de débiter et je crois qu'on parle d'une étude qui durera environ dix semaines. Les participants à l'étude sont évidemment le Conseil des ports nationaux, pour la majeure partie, l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec, le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec et le ministère des Transports du Québec.

• 1030

L'étude de l'ordre de \$73,000 est financée pour \$10,000 par l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec; \$4,500 par Industrie et Commerce et \$4,500 par le ministère des Transports; et donc \$54,000 par le Conseil des ports nationaux, donc le port de Québec. L'étude est faite sous le *leaderships* du Conseil, par le port de Québec. C'est vraiment le port qui fait l'étude. Je ne peux pas vous dire quelles sont les compagnies qui vont être consultées. Je pense que c'est surtout le consultant lui-même qui fait le travail à ce moment-là, avec les participants à l'entente.

M. Bussièrès: Monsieur le président, j'aimerais savoir si le Conseil des ports nationaux participe encore financièrement aux activités annuelles de la Société Inter-port à Québec?

M. Franche: Sauf erreur, le Conseil des ports nationaux n'a jamais participé financièrement à la Société Inter-port. Je crois que M. Pollack, à un certain moment, était membre de la Société Inter-port, mais je n'en suis pas convaincu que c'était au titre de président de l'autorité portuaire, mais plutôt comme résident de la ville de Québec. Il y a eu, évidemment, beaucoup de discussions, de tractations sur l'avenir d'Inter-port, avenir qui reste une décision provinciale; je ne pourrais pas vous en dire plus. Le secrétaire de la corporation me confirme qu'on n'a jamais participé financièrement à Inter-port. C'est l'Expansion économique régionale, je pense qui était impliquée énormément là-dedans, si je me rappelle bien.

M. Bussièrès: Est-ce que la Société Inter-port a demandé formellement, ou a manifesté son désir de participer à l'étude en vue de l'aménagement de l'installation devant servir à manipuler des produits ou sous-produits du bois, à la suite du départ de C.P.?

M. Franche: Evidemment, la majorité des discussions ont eu lieu localement, mais il n'a pas été porté à ma connaissance ce qu'Inter-port avait officiellement demandé. Je suis convaincu que, si on leur demande de l'information, des services, etc., il y aura encore une grande collaboration entre le port et Inter-port parce que, cette collaboration-là existe déjà. Mais, officiellement, non; pas que je sache. On l'aurait bien accueillie, évidemment.

M. Bussièrès: Ma dernière question, monsieur le président. J'aimerais savoir si le président du Conseil pouvait nous faire le point sur l'état des négociations en cours actuellement entre les débardeurs et le port de Montréal?

M. Franche: Les informations que nous possédons concernent les négociations entre l'Association des employeurs maritimes et les débardeurs. Au port de Montréal, il n'y a pas eu

[Traduction]

other wood products companies seem to be interested in using these facilities eventually?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the study which has been announced has just started and I think it is supposed to take about 10 weeks. Those participating in the study are, first of all, the National Harbours Board, which is the major contributor, the Quebec Lumber Manufacturers Association, the Department of Industry and Commerce of Quebec as well as the Quebec Department of Transport.

The cost of the study is \$73,000, \$10,000 of which is provided by the Quebec Lumber Manufacturers Association, \$4,500 by Industry and Commerce and the same amount by the Department of Transport; the remaining \$54,000 is to be contributed by the National Harbours Board, in this particular case, the Port of Quebec. The study is being carried out by the Port of Quebec under the auspices of the Board. I cannot say which companies will be consulted. I believe it is the consultant himself who is doing this work at the present time with the parties to the agreement.

Mr. Bussièrès: Mr. Chairman, I would like to know whether the Board intends to financially participate in any more of the activities of the Quebec City company known as Inter-port?

Mr. Franche: To my knowledge, the National Harbours Board has never had any financial participation in this company. I believe that Mr. Pollack was once a member of Inter-port but I do not believe that this was in his capacity as Chairman of the Port Authority but rather as a resident of the City of Quebec. Much discussion and dealings went on about the future of Inter-port but this will be a provincial decision; there is nothing more which I can say about this. The corporation's secretary has just confirmed that we have never had any financial participation in Inter-port. But, if my memory serves me right, the Department of Regional Economic Expansion was very much involved.

Mr. Bussièrès: Has Inter-port formally applied or shown any desire to take part in the study for the development of wood and wood product handling facilities following the departure of the CP?

Mr. Franche: Obviously, discussions have been held mainly at the local level but no official application by Inter-port has been brought to my attention. I am sure that if any information or services are needed, there will be co-operation between the Harbour of Quebec and Inter-port since such is already the case. But, as far as I know, there has been no official approach.

Mr. Bussièrès: My last question, Mr. Chairman. I would like the Board's Chairman to fill us in on the progress of the negotiations being held between the Port of Montreal and the longshoremen?

Mr. Franche: The information which we have concerns the negotiations between Association of Maritime Employees and the Longshoremen Maritime Employees and the Longshore-

[Text]

d'entente jusqu'à ce jour. L'Association des employeurs maritimes attend le rapport du commissaire conciliateur, M. Roland Tremblay; et justement ce matin, on me disait que d'ici peut-être une dizaine de jours, son rapport serait prêt, et à ce moment-là, on verra ce que le rapport dit... On suit la situation d'assez près mais c'est vraiment une négociation entre les employeurs privés et les débardeurs.

M. Bussièrès: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bussièrès.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I cannot resist the temptation. What in fact is going on at Prince Rupert is loser pay, the case for statutory rape, by Otto Lang. I do not think we want to get into that.

• 1035

There is one area that continues to concern me and, of course it has to do with the change-over, the introduction of the new ports policy, its status and very particularly the status of the employees of National Harbours Board and the mix of jurisdictions, one official, one quasi-official. It is in this general area that I want to direct two or three questions.

I continue to have some concern about the status of your employees and that concern, as the days go by, is becoming less and less hypothetical as we approach a federal general election with the statutory instrument required for the change-over not yet dealt with by Parliament. I wonder, Mr. Chairman, if the Chairman could give us perhaps a few comments from his own observations as to what is happening, what is the state of morale of your troops, of your men and your women, and what kind of problems will we face if in fact the new ports policy has to undergo a further delay of several months, perhaps even longer, before it is officially approved or brought before us for consideration?

Mr. Franche: If I may, Mr. Chairman, the situation of the status of employees, the morale, on the announcement of the new bill being prepared, obviously had some rather harsh effects on our employees and we faced the situation where many of our employees were leaving us. As chairman of the board, it became very difficult for me to recruit replacements when as a Crown Corporation we were, dependent on the will of Parliament, bound to disappear in a period of time unknown. If someone asks you, "Well, what happens to me if I join you to replace someone who has left? One could not answer that question because under the new system he would have to go in as a public servant, and I am referring to headquarters, of course.

And so, arrangements were made with the Public Service Commission that by using their process we could, because we had to design a new organization of the future according to instructions from government that they wanted the structure to be ready, at least known on paper what it was. We had to design that structure and the National Harbours Board adopted also the position that whatever that structure, if it was

[Translation]

men. No agreement has been reached so far for the Port of Montreal. The Association of Maritime Employees is waiting for the report of the conciliator, Mr. Roland Tremblay and I was talking this morning with Roland Tremblay and I was told this morning that his report may be ready in about 10 days. We will see what recommendations he has made. We are following the situation fairly closely but the bargaining actually involves private employers and dockers.

Mr. Bussièrès: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bussièrès.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne peux pas résister à la tentation. Ce qui se passe à Prince Rupert, c'est le perdant qui paie la note, autrement dit, la défense du viol légalisé par Otto Lang. Mais on ne veut pas aborder ce sujet.

Une question continue à me préoccuper, celle évidemment de la transition, de l'adoption de la nouvelle politique des ports, son statut et tout particulièrement le statut des employés du Conseil des ports nationaux compte tenu du mélange de juridictions, d'une part officielle, d'autre part, quasi-officielle. J'aimerais poser deux ou trois questions à cet égard.

Je continue à me préoccuper du sort de vos employés; cette préoccupation est d'autant plus réelle à mesure que le temps passe et que nous approchons d'une élection générale fédérale car le Parlement n'a toujours pas étudié les textes législatifs que requière cette transformation. Monsieur le président, le président du conseil pourrait-il nous parler brièvement de la situation, de l'évolution du moral de ses employés, hommes et femmes, des problèmes qui se poseront si la nouvelle politique des ports doit effectivement être retardée encore une fois de plusieurs mois, si ce n'est plus longtemps, avant d'être officiellement approuvée ou présentée aux députés pour étude?

M. Franche: Monsieur le président, en ce qui concerne la situation des employés et leur moral, il est évident que l'annonce qu'un nouveau projet de loi était en préparation a eu un effet plutôt désastreux chez nos employés. Nous avons vu beaucoup d'employés nous quitter. En tant que président du conseil, j'avais beaucoup de mal à recruter des gens pour remplacer ceux qui partaient car nous étions une société de la Couronne qui dépend de la volonté du Parlement et qui devait disparaître dans un avenir incertain. Lorsque l'on nous demandait quel serait le sort d'un employé qui était engagé pour remplacer une personne nous ayant quittés, nous ne pouvions fournir de réponse. En effet, il faudra en vertu du nouveau système que ces employés deviennent des fonctionnaires. Je parle évidemment de l'administration centrale.

Nous en sommes donc venus à un arrangement avec la Commission de la Fonction publique pour utiliser leur méthode de sélection car nous devions concevoir sur instructions du gouvernement qui voulait que les structures soient prêtes, un nouvel organigramme théorique de l'organisation. Nous avons dû concevoir la structure et le Conseil des ports nationaux a déclaré que, quelle que soit la structure, si elle

[Texte]

satisfactory for the present organization, we could use it within headquarters and use the staffing process where possible.

This has led, at the moment, to the point where the erosion of staff has stopped and we can at least see that if someone has a position under the new system he can also then work within the National Harbours Board and it allows us to start restaffing some of the positions that we had lost. One of the indications of, one might say, the effect on the morale of our staff has been, I think, that the erosion of staff has stopped. It is just about stabilized right now and we are foreseeing maybe being able to rebuild in the next few months. Obviously, for those who will remain with the new organization, the morale problem is solved. For those who do not have an answer yet, the morale problem is accentuated. We are trying our best right now where we can see that they have a few difficult cases to solve those cases individually, and I would say that morale is on the upswing. It has been rather low for a while, but it is picking up. Morale is a very nebulous concept, obviously, to grasp.

Mr. Forrestall: To what degree are you understaffed as a result of the change-over?

Mr. Franche: At headquarters I would say we are understaffed by about 25 employees. When I first joined, we had about 160 people; we are down, I think, to 92 right now. The eventual complement, we would say, would be about 111 and the present structure would require a few more. That is why I am saying about 25 or so.

Mr. Forrestall: What contingency plan do you have to cope with this in the event the bill does not pass the House of Commons? Will you let it rest in a sort of purgatory or limbo, or will you revert to your existing statutory authority. Do you have a contingency plan? In other words, how will you face it? It is a matter of some concern.

Mr. Franche: First, the structure that is being put in place satisfies the requirements of the National Harbours Board, except in two or three areas. Those areas would then be maintained as they are at the moment and the others would fit either system. So the problem is not so much what structure you really need at headquarters as your ability to recruit and bring in competent people now and for the future. If there is no bill, the present arrangements would fit rather well, not totally but rather well, in the new structure—you might just have some adjustments to make.

Mr. Forrestall: Has all this upheaval caused, to your knowledge, any serious personal dislocation for employees or former employees? What I am trying to get at is, just what the hell are we doing to people? I find it a very, very distasteful sequence of events we are caught up in, particularly from the point of view of the effect that our incapacity—or Parliament's incapacity, the Minister's incapacity—to deal with this matter has caused. I have a strange feeling that perhaps we have done a lot of damage to people, albeit unwittingly. If we have, I think we should know about it, and in a sense apologize to them by admitting that we have bumbled and fooled around

[Traduction]

était satisfaisante pour l'organisation sous sa forme actuelle, nous pouvions l'utiliser à l'administration centrale afin d'assurer la dotation des postes.

Pour l'instant, l'érosion du personnel s'est arrêtée et nous sommes assurés qu'une personne détenant un poste dans le cadre du nouveau système pourra également travailler plus tard au Conseil des ports nationaux. Nous pouvons donc reprendre la dotation de certains postes vacants. J'ajouterai que l'on peut évaluer le moral des employés en fonction du fait que les départs se sont arrêtés. La situation est presque stable à l'heure actuelle et nous prévoyons même reconstituer nos effectifs au cours des prochains mois. Il est évident qu'il n'y a plus de problème de moral pour ceux qui demeureront au sein de la nouvelle organisation. Quant à ceux qui n'ont toujours pas eu de réponse, ce problème de moral en est d'autant plus accentué. Nous faisons actuellement l'impossible pour régler les quelques cas difficiles sur une base individuelle. Je suis d'avis que le moral est à la hausse. Il était assez bas à une époque, mais il s'améliore. Évidemment, il est assez difficile d'évaluer un concept aussi nébuleux.

M. Forrestall: Dans quelle mesure cette transition a-t-elle amené un manque de personnel?

M. Franche: Je dirais qu'il nous manque environ 25 employés à l'administration centrale. Lors de mon arrivée, nous comptions environ 160 employés; nous en sommes maintenant à 92, il me semble. Nous aurons éventuellement besoin d'environ 111 employés, bien que la structure actuelle nécessite un personnel un peu plus nombreux. Voilà pourquoi je parle de recruter environ 25 personnes.

M. Forrestall: Quels plans de réserve avez-vous dans l'éventualité où le bill n'est pas adopté à la Chambre des communes? Allez-vous conserver tout ceci dans les limbes, si l'on peut dire, ou revenir à la situation réglementaire actuelle? Avez-vous des plans de réserve? En d'autres mots, que feriez-vous? Cela nous préoccupe.

M. Franche: D'une part, la structure que nous installons répond aux besoins du Conseil des ports nationaux, sauf dans deux ou trois secteurs. Nous pourrions conserver ces secteurs pour l'instant, les autres s'intégrant à l'un ou l'autre système. Le problème n'est pas tellement au niveau de la structure dont nous avons besoin à l'administration centrale, mais de la capacité de recruter des employés compétents maintenant et à l'avenir. S'il n'y a pas de bill, les arrangements actuels conviendraient assez bien, bien que pas tout à fait, dans la nouvelle structure. Il faudrait simplement apporter certains accommodements.

M. Forrestall: Savez-vous si tous ces chambardements ont causé des problèmes personnels à des employés ou à des anciens employés? En fait, j'aimerais savoir ce que nous faisons exactement aux gens. J'estime qu'il s'agit là d'une série tout à fait désagréable d'événements, surtout si l'on considère notre incapacité, ou l'incapacité du Parlement, l'incapacité du ministre, à régler cette question. J'ai l'étrange impression que nous avons peut-être causé beaucoup de torts, bien qu'involontairement, à des gens. Dans ce cas, j'estime que nous devrions en être informés et que nous devrions dans une certaine mesure nous en excuser, en admettant que nous jouons depuis trop

[Text]

with this port policy so damm long now. We, at least, owe somebody some apologies. Have we seriously dislocated people in what we are doing?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think a few individuals will be dislocated. It is not known yet where, in certain cases. In other cases, I think, yes, they have moved on elsewhere, but to better positions, promotions, in that sense. Some of our employees have gone to Transport Canada, probably more easily that they could have in the past. So there have been some positive effects, but there will be some cases where the problem will be more difficult. What will be the extent of their dislocation will depend on how the individual cases are solved one by one.

• 1045

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Just one other brief area. It seems to me going back now for a number of years they have had in front of us in the supplementary estimates or elsewhere, a little bit more money in respect of studies for the third crossing of Burrard Inlet. We have the item here of almost \$4.3 million. Mr. Chairman, can the Chairman and his officials give us some indication of how much money has been spent to date studying that third vehicle or crossing? It seems to me that this is not a total amount, that we have spent other moneys. It is getting to the point now where I have a feeling that it has cost as much to study the third crossing at Burrard Inlet as it did to put the first bridge across the Halifax harbour 10 to 20 years ago. Do we have any idea of the total amount of money that has been . . . ?

Mr. Franche: This to my knowledge is the only money that we have spent on studying the crossing. It was through a contract. We have not done any other work. I would not say that our engineers have not supervised the work and so forth but that was not part of the accounting.

Mr. Forrestall: The the other agencies or other levels of government have spent . . .

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am not knowledgeable as to what other governments or other departments could have spent on it.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, on this Prince Rupert facility, from your knowledge, what is the ability of the railway to deliver 120 million bushels without upgrading? Should this Prince Rupert facility of 120 million bushels come into being, does it mean a major upgrading in the railways to your knowledge?

Mr. Franche: Mr. Chairman, as I mentioned previously the Swan Wooster study was done for the grain group. We took knowledge of it very quickly last week and basically what I looked at, in a very cursory way was the development on Ridley Island itself versus the four sites. That is why I had to apologize to the committee for not being totally knowledgeable. I have not studied yet the Swan Wooster report in terms

[Translation]

longtemps avec cette politique des port. Nous devons au moins nous excuser. Avons-nous causé des torts graves à des gens?

M. Franche: Monsieur le président, je pense que certaines personnes ont été désavantagées, je ne sais pas trop dans quelle mesure, dans certains cas. Dans d'autre cas, je pense que certains individus nous ont quitté pour de meilleurs postes, une promotion. Certains de nos employés sont rendus au ministère des Transports; ils ont sans doute pu le faire plus facilement que cela aurait été le cas par le passé. Il y a donc eu certains effets positifs, mais les problèmes sont plus aigus dans certains cas. Les bouleversements occasionnés dépendront donc de la façon dont chaque cas est réglé.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Une autre brève question. Il me semble qu'au cours des dernières années, nous avons vu dans les budgets supplémentaires, ou ailleurs, des fonds réservés à des études sur une troisième voie de passage à *Burrard Inlet*. Nous prévoyons ici un crédit de près de \$4.3 millions. Monsieur le président, le président et ses fonctionnaires peuvent-ils nous donner une idée des sommes dépensées jusqu'ici pour étudier cette troisième voie de passage? Il me semble que cela n'est pas le total des dépenses; que nous avons dépensé d'autres fonds. J'en suis rendu au point où j'ai l'impression que nous avons dépensé plus pour réaliser les études sur la troisième voie de passage de *Burrard Inlet* que ce que nous avons dépensés pour installer le premier pont au-dessus du port d'Halifax il y a 10 ou 20 ans. Savons-nous combien a été dépensé à cet égard?

M. Franche: D'après mes informations, ce sont là les seules dépenses réalisées sur une étude d'une voie de passage. Cela fut fait par contrat. Rien d'autre n'a été fait. Je ne dirai pas que nos ingénieurs n'ont pas supervisé le travail, ainsi de suite, mais cela ne faisait pas partie des comptes.

M. Forrestall: Dans ce cas, les autres agences ou autres niveaux du gouvernement ont dépensé . . .

M. Franche: Monsieur le président, je ne suis pas au courant de ce que les autres gouvernements ou autres ministères auraient pu dépenser à cet égard.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, en ce qui concerne les installations de Prince Rupert, savez-vous dans quelle mesure le chemin de fer peut livrer 120 millions de boisseaux de céréales sans être amélioré? Si les installations de manutention de 120 millions de boisseaux de céréales à Prince Rupert sont construites, pensez-vous qu'il faudra une rénovation importante de la voie de chemin de fer?

M. Franche: Monsieur le président, j'ai déjà mentionné que l'étude *Swan Wooster* a été réalisée pour le groupe des céréaliers. Nous l'avons rapidement examinée la semaine dernière et je me suis surtout attardé à parcourir les sections traitant de la mise en valeur de l'île Ridley, par opposition aux quatre autres emplacements. Voilà pourquoi j'ai dû m'excuser auprès du comité de ne pas mieux connaître la question. Je n'ai pas

[Texte]

of the effect on rail. I must presume that it has the ability at the moment and probably does because there is a grain elevator already existing in Prince Rupert. It is the CN line that comes in from the Prairies. So the problem is different. If you allow me to recollect discussions we have had on coal, when we looked at coal development, generally it was not so much the CN line that we saw as a problem as the B.C. rail between coal sites and the CN rail. Now, I could be mistaken because it is a while ago that we discussed the coal aspect. I would presume, on the grain coming into Prince Rupert, that the line would be in reasonable shape. There may be some adjustments to it but it would be a pleasure to look at it a little bit more.

Mr. Ritchie: Presumably it is a logical outlet for Peace River grain which is now back-hauled I believe hundreds of miles to get there. I believe use of it would depend to some extent on building a line out of the Peace River to connect somewhere, which is not all that many miles, but I suppose it is a formidable undertaking in this day of cost.

As one from the Eastern Prairies, we are naturally interested in Churchill because of the rising costs in the seaway and the possibility that it will become more difficult to ship through the St. Lawrence ports. What do you have in mind for Churchill in your estimates this year?

• 1050

Mr. Franche: In Churchill the major project, of course, is the dredging. That is under way right now. It started last year, it did not start too fast but it is going to be speeded up to quite an extent this year. Also the winter berthing facilities for the Keewatin resupply operation, if you will allow me just two minutes...

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Franche: ... Lighting on the terminal itself and other things such as the steam plant conversion have to do with energy conservation.

Mr. Ritchie: Pardon me, what is "lighting"? What do you mean by that?

Mr. Franche: Installing improved lighting in the open areas of the terminal in the order of \$700,000 so that they can work safely at night, especially in the months of September and October as it gets darker and darker all the time. The tenders have already been called for that. Automation of the scales and improvements to the administration buildings in the order of more than \$5 million.

Mr. Ritchie: Is the port now reaching its capacity? The dredging, I presume, will not really increase the capacity at all and will make it easier to reach. Is the port reaching its capacity in the elevator facilities already there?

Mr. Franche: The port has handled in 1976, a record year, 28.4 million bushels; last year it did about 26.5 or 27 million

[Traduction]

encore étudié les parties du rapport *Swan Wooster* qui portent sur les conséquences ferroviaires. Je me dois de supporter que cette voie peut absorber la charge pour l'instant et qu'il n'est sans doute pas nécessaire de l'améliorer puisqu'il existe déjà des silos de céréales à Prince Rupert. Il s'agit de la voie du CN en provenance des Prairies. Le problème est donc d'un autre ordre. Si vous me permettez de revenir aux discussions que nous avons eues sur le charbon, lors de l'étude de la mise en valeur de ce secteur, le problème n'était pas tellement la voie du CN que celui de la voie de la Colombie-Britannique entre les mines et la voie du CN. Je peux évidemment me tromper, car nous avons discuté du charbon il y a déjà assez longtemps. Quant aux céréales arrivant à Prince Rupert, je présume que la voie est en assez bon état. Certaines améliorations seront peut-être nécessaires, mais c'est avec plaisir que je vais réexaminer la question.

M. Ritchie: Je suppose qu'il s'agit là d'une solution logique pour les céréales de la région de la rivière La Paix, qui sont maintenant accumulées sur des centaines de milles. Tout dépendrait dans une certaine mesure de la construction d'une voie à partir de la région de la rivière La Paix, je ne sais trop sur quelle distance, mais c'est sans doute là une entreprise formidable compte tenu des coûts actuels.

Les gens de la partie est des Prairies, comme moi, s'intéressent naturellement à Churchill étant donné l'augmentation des coûts de la Voie maritime et la possibilité qu'il devienne de plus en plus difficile d'expédier les céréales via les ports du Saint-Laurent. Qu'avez-vous prévu pour Churchill au budget de cette année?

M. Franche: Le plus gros projet à Churchill est évidemment le dragage. Il a commencé l'an dernier et se poursuit actuellement. Les débuts furent lents mais cette année, le rythme sera plus rapide. Il y a également les installations de mouillage d'hiver pour le réapprovisionnement de Keewatin, et si vous me donnez quelques minutes...

M. Ritchie: Volontiers.

M. Franche: ... Pour le port lui-même, l'éclairage et pour les autres installations, comme la conversion de l'équipement des réservoirs de vapeur, il s'agit de mesures de conservation de l'énergie.

M. Ritchie: Excusez-moi, qu'entendez-vous par «éclairage»?

M. Franche: Nous installons un éclairage amélioré dans le port au coût de \$700,000; on pourra ainsi travailler en toute sécurité le soir, surtout durant les mois de septembre et octobre quand il fait nuit très tôt. Nous avons déjà fait des appels d'offres. Il y a également l'installation de balances automatiques et l'amélioration des bâtiments d'administration; cela coûtera plus de 5 millions de dollars.

M. Ritchie: Est-ce que le port atteindra bientôt sa capacité maximale? Je suppose que ce n'est pas le dragage qui augmentera sa capacité bien que cela le rendra plus facile d'accès. Les installations d'élévateurs sont-elles utilisées à pleine capacité?

M. Franche: En 1976, le port a connu une année record et 28,4 millions de boisseaux ont été entreposés. L'année der-

[Text]

and it has 4 million in storage. What the capacity of the elevator is is difficult to say. At the moment it is not so much the elevator itself that is the bottleneck. I think, as we well know, it is part of the rail problem, the Herchmer section or however they call it there, is the question of the size of the rails. My best guess of what the capacity of that elevator would be is that it is probably around 32 million bushels. So I think we have come very close to it when all goes well.

The other factor is the length of your season obviously. So the elevator itself has not yet been the bottleneck. We have handled everything that we could. We have had good labour stability and good productivity out of the employees in the last two years has been excellent. If we can get 32 million bushels we will handle it.

Mr. Ritchie: What is the limiting factor? It is generally considered, I believe, that you cannot open the port much earlier than, what is it, July 10?

Mr. Franche: July 21, I believe.

Mr. Ritchie: Some talk about 10 days at the end of the season and there is quite some discussion on further opening. What is the limiting factor on shipping out of the Bay? Is it the inshore ice? When does your season close?

Mr. Franche: October 15.

Mr. Ritchie: Is it the inshore ice that limits the use of the port or is it the Bay itself or what they call the high seas?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the limiting factor is the insurance rate set by Lloyds of London.

Mr. Ritchie: Yes, the limiting factor. There is no ice in there. When does ice come in that would prevent shipping?

Mr. Franche: It varies from year to year.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Franche: But we have always been of the opinion that we probably could get an extra 10 days out of there which would make quite a difference also to your capacity at that time. And it might need some time, depending on every season; shall we call it insurance ice-breaking capacity, if you want, or something of that. It is easier to do it in the fall than obviously in the spring because then the spring breakup varies so much.

• 1055

But really, the limiting factor is insurance; and it is not at the port itself: it is when you go across Cape Chidley in the northern part of Quebec, right through the straits; that is where your insurance rates change, around October, just a little after October 15. So that is why we load the ships up to October 15—you are given time to steam up and to sail through Cape Chidley.

Mr. Ritchie: Is Cape Chidley open all year round?

[Translation]

nière, nous avons reçu 26,5 ou 27 millions de boisseaux, dont 4 millions sont encore entreposés. Nous ne savons pas vraiment quelle est la capacité de l'élévateur. Pour l'instant, ce n'est pas l'élévateur qui constitue le goulet d'étranglement. Nous savons tous que c'est un problème de chemins de fer, l'embranchement Herchmer en l'occurrence. C'est le gabarit des rails qui pose un problème. Je pense que les élévateurs peuvent contenir au maximum environ 32 millions de boisseaux. Quand tout va bien, nous atteignons presque ce total.

Il ne faut pas oublier non plus la durée de la saison. L'élévateur lui-même n'a pas encore connu de goulet d'étranglement. Nous avons pu manutentionner tout ce que nous recevions. La main-d'œuvre était stable et la productivité de nos employés a été excellente au cours des deux dernières années. Si nous pouvons obtenir 32 millions de boisseaux, nous pourrions les manutentionner.

M. Ritchie: Mais à l'intérieur de quelle fourchette cela doit-il se faire? On sait que vous ne pouvez pas ouvrir le port avant, je pense, le 10 juillet, n'est-ce pas?

M. Franche: Le 21 juillet.

M. Ritchie: On parle de repousser la date de 10 jours en fin de saison et on parle de l'ouvrir encore plus longtemps. Mais quels sont les empêchements pour l'expédition en dehors de la baie? Y a-t-il des glaces qui se forment près de la côte? Quand s'arrête votre saison?

M. Franche: Le 15 octobre.

M. Ritchie: Est-ce à cause de la glace qui se forme dans le port, dans la baie elle-même ou en «haute mer» que la saison est si courte?

M. Franche: Monsieur le président, je pense qu'avant tout ce sont les primes d'assurances exigées par la Lloyds de Londres.

M. Ritchie: Ah bon. Il n'y a donc pas de glaces. A quel moment la glace se forme-t-elle, empêche-t-elle l'expédition?

M. Franche: Cela varie d'une année à l'autre.

M. Ritchie: Je vois.

M. Franche: Nous avons toujours cru que nous pourrions peut-être allonger la saison de dix jours et cela ferait une différence assez appréciable pour ce qui est de la capacité. Selon la saison, cela varierait. Nous pourrions appeler cela notre «marge de glaces», si vous voulez. Il est plus facile de le faire à l'automne qu'au printemps, car le moment de la débâcle varie beaucoup d'un printemps à l'autre.

Mais vraiment ce qui nous impose le plus de contraintes, ce sont les assurances. Cela n'a rien à voir avec le port lui-même. Lorsque l'on traverse le cap Chidley dans la partie nord du Québec, au-delà de Détroit, les primes d'assurance changent en octobre, un peu après le 15 octobre. Voilà pourquoi donc nous chargeons les bateaux jusqu'au 15 octobre. Cela nous donne le temps d'appareiller et de nous rendre au-delà du cap Chidley.

M. Ritchie: Est-ce que le cap Chidley est ouvert toute l'année?

[Texte]

Mr. Franche: I do not know.

Mr. Ritchie: How much do the rates go up? Are they doubled, or tripled, or . . .

Mr. Franche: I could not tell you but I would be glad to let you know.

Mr. Ritchie: What is this cost based on? Did somebody just set it long ago, and has nobody bothered changing it? Or have there been bad experiences?

Mr. Franche: I would not know, Mr. Chairman, how they base it. I would say, probably past experience and a good safety factor.

Mr. Ritchie: Has the government ever had any discussion with the provinces about re-insuring? Has this been done?

Mr. Franche: I am informed, Mr. Chairman, that about 3 or 4 years ago, the officials of Lloyds of London were over in Canada to look at this in order to increase the season, and the result was that they declined to increase the season.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just one further question, Mr. Chairman. I am wondering if the Chairman can provide the Committee with a detailed analysis of the facts that were taken into consideration in leading up to the decision . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski.

There was a general understanding that we might report the supplementary estimates today, so I just ask for the co-operation of the members and for them to stay for a few more minutes until we finish the questioning.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am just wondering if the chairman of the Board has any documented material which would itemize all those factors that were taken into consideration in going for the Ridley Island development rather than the development on the Kaien Island project. Given the fact, as I said earlier, that there had seemed to be some fairly progressive steps and a fair amount of progress made in terms of all the parties who are interested in the development of Prince Rupert, and that they seemed to be quite supportive of the development on Kaien Island, my impression, at least, is that if that site were to have been developed, we would probably be looking at a time frame which is much shorter than the development on Ridley Island. I am wondering if we could have that information, as to whether it was the Swan-Wooster study upon which this decision was based, whether there have been other internal studies, whether it has been initiatives taken by your department—there seems to be the involvement of so many parties here.

I would hate to think that this was a political decision rather than being based on some rather hard-core evidence that we are going about this the right way. Because I am disturbed by the fact that I see this development as being quite time-consuming, and I am concerned about the fact that we are not going to have the kind of alleviation in the pressures soon enough.

[Traduction]

M. Franche: Je ne sais pas.

M. Ritchie: Dans quelle mesure les primes d'assurance augmentent-elles? Doubtent-elles, triplent-elles . . .

M. Franche: Je ne saurais vous dire, mais je me renseignerai.

M. Ritchie: Qu'est-ce qui fait gonfler les coûts ainsi? Est-ce que quelqu'un a décidé qu'il en serait ainsi il y a longtemps et personne n'a osé modifier le statu quo? Est-ce qu'il y a eu des accidents?

M. Franche: Je ne sais pas. Je suppose que c'est à la fois par souci de sécurité et à cause des incidents passés.

M. Ritchie: Est-ce que le gouvernement a déjà parlé aux provinces de possibilités de réassurance; cela s'est-il déjà fait?

M. Franche: Monsieur le président, on me dit qu'il y a trois ou quatre ans des représentants officiels de la Lloyds de Londres sont venus au Canada pour examiner la possibilité de prolonger la saison, ils ont décidé de n'en rien faire.

Le président: Merci, monsieur Ritchie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Une seule question, monsieur le président. Pourrions-nous obtenir une analyse détaillée des facteurs qui ont conduit à cette décision . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski.

Nous sommes convenus de faire rapport des prévisions budgétaires aujourd'hui. J'en appelle à votre collaboration pour que les membres du comité restent encore quelques minutes jusqu'à ce que nous ayons fini les questions.

Monsieur Mazankowski

M. Mazankowski: Monsieur le président, le président du conseil d'administration pourrait-il nous donner les documents qui contiennent l'explication des facteurs dont on a tenu compte pour le projet de l'île Ridley de préférence au projet de l'île Kaien. Comme je le signalais plus tôt, il semble qu'on a pris des mesures positives et qu'on a fait un pas en avant, à la satisfaction de toutes les parties concernées par l'expansion de Prince Rupert. Dans le cas du projet de l'île Kaien, j'ai eu l'impression que si cet endroit avait été aménagé, cela aurait été beaucoup plus rapide que dans le cas du projet de l'île Ridley. Avez-vous ce renseignement: Je vous demande si la décision a été prise en se fondant sur l'étude Swan Wooster, en se fondant sur d'autres études internes ou si c'est tout simplement une initiative du ministère . . . il y a tant de parties en cause qu'on s'y perd.

Je n'ose penser qu'il s'agirait-là d'une décision politique et non pas d'une décision bien pesée d'après des données sérieuses. Je pense que ce projet sera très long et cela m'inquiète. Je m'inquiète également à la pensée que les zones chaudes ne recevront pas assez vite l'attention qu'elles exigent.

[Text]

We had the Government of Alberta calling for the establishment of a 6-million bushel terminal. It did not, in my view, necessitate a complete port re-development project to be undertaken. Although you indicate that this could become a reality in three years, I quite frankly do not see it that way. I am wondering whether that information is available and, if not, where we might be able to get it.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the information mentioned is available from the grains group. I am sure that we can ask them to make the information available, because it is basically their study. As far as I know it is the Swan Wooster study, quite rightly, that was the basis.

• 1100

Mr. Mazankowski: Am I to take it, then, that that would be an undertaking by yourself, sir, to see that this could be made available to members of the Committee?

Mr. Franche: It would be a pleasure.

Mr. Mazankowski: That is fine, then. I have no further questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton: Is the ex-chairman of the National Harbours Board, Howard Mann, still with Swan Wooster?

Mr. Franche: Yes, sir.

The Chairman: Do you have another brief question, Mr. Mazankowski?

Mr. Hamilton: I gather Churchill is all set for a record year, all barley, three million bushels . . .

Mr. Franche: It looks like all barley this year. I wish we had a little bit more wheat. Well, we have four million in stock of wheat.

Votes 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b, and 100b agreed to.

The Chairman: Shall I report the supplementary estimates to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to thank Mr. Franche and his officials.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le gouvernement de l'Alberta réclame la construction d'un élévateur d'une capacité de 6 millions de boisseaux. Cela ne veut pas dire qu'on ait besoin de procéder au réaménagement de tout un port. Vous dites que ça pourrait être une réalité dans trois ans, mais je dois avouer que ce n'est pas ainsi que je vois les choses. Je me demande si ces renseignements sont disponibles, et s'ils ne le sont pas, j'aimerais savoir où nous pourrions les obtenir.

M. Franche: Monsieur le président, les renseignements en question peuvent être obtenus du groupe des céréales. Je suis persuadé que nous pouvons leur demander de fournir ces renseignements, car c'est leur étude, au fond, je pense que c'est l'étude *Swan Wooster* qui est à la base de tout.

M. Mazankowski: Dois-je en déduire que vous vous engagez vous-même, monsieur, à obtenir ces renseignements pour les membres du comité?

M. Franche: Avec plaisir.

M. Mazankowski: C'est bien. Je n'ai plus d'autres questions, monsieur le président.

Le président: M. Hamilton.

M. Hamilton: Est-ce que *Howard Mann*, ancien président du Conseil des ports nationaux, est toujours chez *Swan Wooster*?

M. Franche: Oui, monsieur.

Le président: Avez-vous encore une petite question à poser, monsieur Mazankowski?

M. Hamilton: Je crois que Churchill s'attend à une année record, c'est-à-dire quelque trois millions de boisseaux, uniquement de l'orge . . .

M. Franche: Oui, on dirait qu'il n'y aura que de l'orge cette année. J'aimerais bien que nous ayons un peu plus de blé. Enfin, nous avons quatre millions de boisseaux de blé en réserve.

Les crédits 5b, 10b, 15b, 20b, 30b, 40b, 90b, 99b et 100b sont adoptés.

Le président: Puis-je renvoyer le Budget supplémentaire à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Je tiens à remercier M. Franche et ses collègues.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From National Harbours Board:

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre A. H. Franche, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Wednesday, March 15, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le mercredi 15 mars 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79: Votes 10 and 15: Marine
Transportation Program under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1978-1979: Crédits 10 et 15:
Programme des transports par eau sous la rubrique
TRANSPORTS.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillingate</i>)	Condon
Benjamin	Crosbie
Bussières	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Cadieu	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Forrestall	Marshall
Gendron	Mazankowski
Harquail	McCain
Lapointe	Ritchie
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Roy (<i>Laval</i>)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, March 15, 1978:

Mr. McCain replaced Mr. Masniuk;

Mr. Towers replaced Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*);

Mr. Crosbie replaced Mr. Tower;

Mr. Marshall replaced Mr. McKenzie.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 15 mars 1978:

M. McCain remplace M. Masniuk;

M. Towers remplace M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*);

M. Crosbie remplace M. Towers;

M. Marshall remplace M. McKenzie.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, March 1, 1978

ORDERED,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office; and that Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110 and 115 relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1979, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 1^{er} mars 1978

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1 et 5, Postes et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110 et 115, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, soient déférés au Comité permanent des transports et des communications.

*ATTESTÉ:**Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 15, 1978
(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Bussières, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Crosbie, Forrestall, Lapointe and McCain.

Other Members present: Messrs. Marshall and McRae.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. G. M. Sinclair, Administrator and Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978 being read as follows:

ORDERED,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office; and that Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110 and 115 relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1979, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Votes 10 and 15—*Marine Transportation Program* under Transport.

The witnesses answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 15 MARS 1978
(16)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Bussières, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Crosbie, Forrestall, Lapointe et McCain.

Autres députés présents: MM. Marshall et McRae.

Témoins: Du ministère des Transports: M. G. M. Sinclair, administrateur et M. R. Quail, administrateur adjoint, Garde côtière canadienne.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mercredi 1^{er} mars 1978:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1 et 5, Postes et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110 et 115, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, soient déférés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération les crédits 10 et 15—Programme des transports par eau sous la rubrique Transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, March 15, 1978

• 1543

[Texte]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. We will commence consideration of the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1979, and I call Votes 10 and 15, Marine Transportation Program, on page 27-14 of your estimate book.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures.....\$198,550,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures.....\$72,054,000

The Chairman: We are pleased to have with us this afternoon Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, and other officials. Mr. Sinclair does not have an opening statement for us this afternoon so I will start with Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Thank you, Mr. Chairman.

Being from the west coast of Newfoundland, I am interested in the Coast Guard service, the icebreaker service. The first question I would like to ask is, in consideration of the strategic position to be able to effect action, can you reconcile for me why the icebreakers are in Halifax and Quebec when the ice is around the Gulf of St. Lawrence, and particularly the west coast of Newfoundland? Even though it happens to be in my district, why, from an economic point of view and a strategic point of view, is there not justification for deploying icebreakers service where the ice is, at least in the months of the season when it is so badly needed to be able to react quicker when they are nearer the ice?

• 1545

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): Mr. Chairman, I would suggest that the answer to that is that the icebreakers are deployed where the ice is. The question as to where they are based is primarily determined by three factors. Number one is where they can be restocked and reprovisioned, which can happen in any one of a number of places.

Perhaps more important is where they can undergo both self-maintenance and major maintenance when they do come into port. As the honourable member can readily appreciate, these ships are subjected to a substantial amount of battering and require maintenance and refit on a regular basis more than once a year. As such it is desirable from our point of view that they be located at places where those facilities already exist, either in the form of Coast Guard bases which are already equipped to provide assistance and maintenance effort

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 15 mars 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons un quorum. Nous reprenons l'étude du budget pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, et je mets en délibération les crédits 10 et 15, Programme des transports par eau, à la page 27-15 du Livre bleu.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement \$198,550,000

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital \$72,054,000

Le président: C'est avec plaisir que nous accueillons cet après-midi M. J. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, M. R. Quail, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, ainsi que d'autres fonctionnaires. M. Sinclair n'a pas de déclaration préliminaire à nous faire et nous allons donc débiter avec M. Marshall.

M. Marshall: Merci, monsieur le président.

Étant donné que je viens de la côte ouest de Terre-Neuve, je m'intéresse aux services de brise-glace fournis par la Garde côtière. Voici ma première question: étant donné le besoin d'être dans une position stratégique pour pouvoir agir, pouvez-vous m'expliquer pourquoi les brise-glace se trouvent à Halifax et Québec alors que la glace s'accumule dans le Golfe du Saint-Laurent et plus particulièrement le long de la côte ouest de Terre-Neuve? Même si cela est dans ma région, ne peut-on d'un point de vue économique et stratégique justifier le déploiement des brise-glace dans les régions où il y a effectivement de la glace, du moins pendant les périodes de l'année où leurs services sont nécessaires afin de réagir le plus rapidement possible?

M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, en réponse à cette question, les brise-glace sont déployés là où il y a de la glace. La sélection de leur base d'opérations est surtout fonction de trois facteurs. Premièrement, les endroits où ils peuvent être ravitaillés, qui peuvent être multiples.

Un facteur peut-être plus important est la sélection d'un port où l'on peut assurer l'entretien et les réparations majeures du navire. L'honorable député comprendra facilement que ces navires subissent des chocs considérables. Il faut donc régulièrement, et plus d'une fois par année, assurer l'entretien et la réparation du matériel. Dans cette optique, nous jugeons souhaitable de placer les navires là où des installations existent déjà, soit les bases de la Garde côtière déjà équipées pour fournir l'assistance et l'entretien qu'exigent les navires, soit

[Text]

for the vessels, or where shipyards are handy, such as a base where vessels can go in for major repair.

A further reason, which may or may not be satisfactory, is that the major facilities of the Coast Guard are located in Dartmouth and Quebec City on the East Coast and it would take a very substantial reason in terms of justification to warrant the very substantial additional expenditures that would be required to move those bases and to provide the related services that those vessels require when they do come into port.

Mr. Marshall: I have no objection from an administration point of view, an operational point of view, that they might be where they are. But when an army moves in to attack, it moves to where the enemy is. I see no reason why right now, rather than your Coast Guard people in Newfoundland having to call, for example, Halifax and having to travel 400 or 500 miles, when we know that in the next three months there are going to be ice conditions that are going to deter the fishermen from getting into the water— Right now the situation exists. We have the example of the seal hunt. They reacted, and I commend you for it. We are decentralizing now, we should be flexible, so why for those three months can they not be where the action is?

Mr. Sinclair: I would suggest, sir, that they are where the action is. From year to year the weather conditions, the ice conditions and the wind conditions will determine where the problem is and where the icebreakers should be deployed. This particular winter season we have been most fortunate in that we have had a very easy season so far, particularly in the Gulf, and at this point in time, as I am sure you know, the *Louis S. St. Laurent*, the *Labrador*, the *Wolfe* are all additional deployment into the Newfoundland region for relief of the ice conditions where they are needed at those particular points. We adopt the same kind of practice each and every year in attempting to deploy the resources that we have where the problems are. That is the basic philosophy that we follow.

In making that determination I will grant you that from time to time it is a judgment call, and I am sure that any particular sector of the country could criticize us on any one judgment call. Nevertheless, to a large extent that is what it has to be, a judgment call as to where the icebreakers are going to be required, for what purposes, and to use our best judgment in deploying them.

Mr. Marshall: From your experience over the years and from the advice you are probably getting from your regional officials here on the spot, are you giving any consideration to redeployment or a move or expanding your service to where the Province of Newfoundland would have a sector, a component, of the Coast Guard?

Mr. Sinclair: They are already . . .

Mr. Marshall: Keeping in mind the strategic location of the west coast of Newfoundland, which is right smack in the centre of where the ice occurs in January, February, March and April.

Mr. Sinclair: We are always looking at the deployment of icebreakers from an operational mode.

[Translation]

près de chantiers maritimes, où les navires peuvent être réparés.

Une autre raison, qui peut vous sembler satisfaisante ou insatisfaisante, est que les principales installations de la Garde côtière pour la côte est sont situées à Dartmouth et Québec. Il nous faudrait avoir des raisons majeures pour justifier les dépenses considérables qu'entraîneraient les déplacements de ces bases et des services connexes nécessaires pour assurer l'entretien des navires au port.

M. Marshall: D'un point de vue administratif et opérationnel, je n'ai aucune objection à ce qu'ils demeurent où ils sont. Néanmoins, lorsqu'une armée passe à l'attaque, elle se déplace vers l'ennemi. Je ne vois pas pourquoi nous obligeons actuellement les gens de la Garde côtière de Terre-Neuve à appeler, par exemple, Halifax et à se déplacer sur 400 ou 500 milles; nous savons que pendant les trois prochains mois l'état des glaces va empêcher les pêcheurs de sortir en mer. Le problème se pose dès maintenant. Nous avons l'exemple de la chasse aux phoques. On a réagi et je vous en félicite. Nous nous décentralisons; nous devrions être souples. Pourquoi ne pas donc assurer un déplacement pour trois mois vers les régions où il y a du travail?

M. Sinclair: Je dirais, monsieur, qu'ils sont là où il y en a. Chaque année, les conditions météorologiques, l'état des glaces et l'évolution des vents modifient les données du problème et déterminent le mode de déploiement des brise-glaces. Cette année, nous avons eu la bonne fortune d'une saison jusqu'ici très facile, surtout dans le Golfe. Vous savez certainement que le *Louis S. St-Laurent*, le *Labrador* et le *Wolfe* sont actuellement tous déployés en renfort dans la région de Terre-Neuve pour venir en aide aux régions où l'état des glaces pose des problèmes particuliers. Chaque année, nous adoptons la même pratique et essayons de déployer les navires vers les régions problèmes. C'est le grand principe que nous suivons.

J'admets que nous devons parfois prendre une telle décision en nous fondant sur notre bon jugement. Je suis convaincu que chaque région du pays pourrait nous critiquer d'avoir pris telle ou telle décision. Néanmoins, nous devons procéder ainsi dans la plupart des cas et juger au mieux des régions où les brise-glaces seront nécessaires; nous devons les déployer au meilleur de notre jugement.

M. Marshall: Compte tenu de l'expérience accumulée au cours des ans et des conseils que vous donnent sans doute vos agents régionaux, envisagez-vous de redéployer, déplacer, ou augmenter le service à la province de Terre-Neuve en y établissant un secteur, un service de la Garde côtière?

M. Sinclair: Ils sont déjà . . .

M. Marshall: Il ne faut pas oublier la valeur stratégique de la côte ouest de Terre-Neuve, qui se trouve en plein centre de la zone des glaces en janvier, en février, en mars et en avril.

M. Sinclair: Le déploiement opérationnel des brise-glaces fait l'objet d'un examen constant.

[Texte]

• 1550

As you know, the icebreakers, the major ones, usually move into the Gulf in the wintertime where they can roam from one side of the Gulf to the other depending on what the service need is, what the ice conditions are, who is in difficulty and what is the problem of the moment. These ships can stay at sea for substantial periods of time, so they are, in fact, deployed on a roving basis to follow the problem, and whether the problem is on the east side of the Gulf or whether it is on the west side of the Gulf is of relatively little moment depending, again, on what is the problem to be addressed.

Mr. Marshall: In the estimates I think there is \$2.5 million allocated for an icebreaker or from what I found out from the department it is a search and rescue vessel with icebreaking capabilities. Can you give me the situation on that? Is it going to be built? Is it a new one? Is it going to be hired? Where is it going to be?

Mr. Sinclair: During the last winter season we chartered a vessel for search and rescue and light icebreaking work for use off the northeast coast of Newfoundland. As a result of the search and rescue plan that was developed in accord with other departments and Treasury Board, and based on our experience with that vessel we went out to tender to buy a similar kind of vessel. We are now working with the Department of Supply and Services to finalize the procurement of a similar type vessel within a very short period of time.

Mr. Marshall: I am sorry I did not bring a map. If you would look at the Atlantic region you would find that lifeboat bases are located strategically pretty well with the exception of the west coast of Newfoundland and there is a vast area between Burgeo, I think, and St. Anthony, a distance of probably 350 miles where there are no lifeboat bases. Three or four years ago the then Minister of Transport indicated that I was right in pointing that out and you were considering very seriously the establishment of a couple of lifeboat bases in that area where, you know, there is nothing there. Are you aware of that? Is it being considered?

Mr. Sinclair: I am not aware that is being considered at the moment, but I would be glad to look into it.

Mr. Marshall: Would you look at it?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Marshall: Could I move to the coast guard auxiliary? I was very happy to see an announcement a few months ago about the establishment of a Coast Guard auxiliary throughout Canada and, as a matter of fact, I noticed quite recently where an agreement was signed between the federal government and one of the provinces, I forget which one. Keeping in mind the economic situation, keeping in mind the depressed state of the economy in Newfoundland, and keeping in mind that it would be justifiable with the sea-orientation background, is any consideration being given to providing that type of auxiliary in Newfoundland?

The Chairman: Mr. Quail.

[Traduction]

D'ordinaire, les gros brise-glaces sont déployés dans le golfe en hiver; ils peuvent ainsi aller d'un côté à l'autre du golfe et fournir un service adapté à l'état des glaces, aux navires en difficulté et aux problèmes de l'heure. Ces navires peuvent rester en mer pendant de longues périodes; on les déploie donc à tour de rôle et il importe peu que les problèmes se posent sur la côte est ou la côte ouest du golfe. Ils s'adaptent aux problèmes.

M. Marshall: On prévoit au budget une dépense de 2.5 millions de dollars pour un brise-glaces; en fait, j'ai appris du ministère qu'il s'agissait d'un navire de recherches et de sauvetage qui peut servir de brise-glaces. Pouvez-vous nous mettre au courant? Sera-t-il construit? Est-ce un nouveau navire? Va-t-on le louer? Où sera-t-il?

M. Sinclair: L'hiver dernier, nous avons loué un navire de recherches et de sauvetage qui pouvait servir de brise-glaces léger le long de la côte nord-est de Terre-Neuve. Suite à l'élaboration d'un programme de recherches et de sauvetage en collaboration avec d'autres ministères et le Conseil du Trésor, et compte tenu de notre expérience avec ce navire, nous avons placé un appel d'offres pour acheter un navire du même type. Nous procédons actuellement avec le ministère des Approvisionnements et Services à l'élaboration des derniers détails pour l'acquisition très prochaine d'un navire de type similaire.

M. Marshall: Je regrette de n'avoir pas apporté une carte. Si l'on regarde la région atlantique, on constate que les bases de bateaux de sauvetage sont stratégiquement placés partout, sauf le long de la côte ouest de Terre-Neuve, ou sur une longue distance entre Burgeo et St. Anthony, soit environ 350 milles, où il n'existe aucune base de bateau de sauvetage. Il y a trois ou quatre ans, le ministre des Transports de l'époque m'a donné raison de lui avoir souligné cela et il a déclaré qu'il envisageait très sérieusement l'installation de quelques bases de bateaux de sauvetage dans cette région où il n'y a présentement rien. Êtes-vous au courant? Cette question est-elle à l'étude?

M. Sinclair: Que je sache, elle n'est pas à l'étude, mais je vais me renseigner.

M. Marshall: Pouvez-vous étudier la question?

M. Sinclair: Oui.

M. Marshall: Pourrais-je parler du service auxiliaire de la Garde côtière? Il y a quelques mois, j'ai été très heureux de voir l'annonce de l'établissement d'un service auxiliaire de la Garde au Canada. En fait, j'ai noté tout récemment qu'un accord était survenu entre le gouvernement fédéral et une province, j'ai oublié laquelle. Étant donné la situation économique, l'état déprimé de l'économie de Terre-Neuve et l'excellente justification que constitue son histoire maritime, a-t-on envisagé de fournir un tel service auxiliaire à Terre-Neuve?

Le président: Monsieur Quail.

[Text]

Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Canadian Marine Transportation, Department of Transport): I am not aware that we have signed any agreement with any province on the question of auxiliary at this moment.

Mr. Marshall: If I can find the release I will . . . Go ahead.

Mr. Quail: Okay. However, we are looking at the establishment of auxiliaries in each one of our regions starting from the west going right through to Newfoundland. So from that point of view we would be working at establishing arrangements in each one of the regions.

Mr. Marshall: Is it pretty active at the present time?

Mr. Quail: I would say that we are working on the administrative side fairly actively to try to get something off the ground early in April, at least, a little bit in each region. That is what we are really working at. You cannot tackle the whole problem across the country and just put in the auxiliary overnight.

Mr. Marshall: Yes, but you start where the priorities are, you start on the East Coast where the need is.

Mr. Quail: Yes, but I would like to suggest to you, sir, that there are also priorities in terms of search and rescue on the West Coast and other parts as well and we are trying to . . .

Mr. Marshall: Yes, can I put my bid in?

Mr. Quail: Yes, sir.

Mr. Marshall: What about the marine emergency training program about which there was some talk? What I am trying to portray or relate is that I have to look after my own district and I am sorry that I am not more national in scope, but there are facilities on the west coast of Newfoundland, hundreds of millions of dollars worth of facilities that are adaptable to just the types of things that I am talking about. We are talking about the Ernest Harmon Airforce Base which was left abandoned, with hangar space, with fuel capacity, with hangars where you could put the training equipment in. And when we are talking about economics and restraint in spending, when it is strategically located to cover the area where the greatest amount of fishing is done, why is more recognition not shown where you could save millions of dollars because the equipment is there?

• 1555

I know you cannot give me any answers but I hope that you will look at it and your staff, who are very efficient in the area, recognize it. I think we can put up a good case for it. And I can just ask you if you would look at it very seriously.

Mr. Sinclair: I think we would be willing to look at anything very seriously, sir. I have been to Stephenville and I have seen the facilities that you talk about. As you say, I cannot make any decisions or make any promises but we are aware of that situation.

[Translation]

M. R. Quail (sous-commissaire, Garde côtière canadienne, Transports maritimes du Canada, ministère des Transports): Je ne suis pas au courant d'un accord actuellement signé avec une province au sujet du service auxiliaire.

M. Marshall: Si je peux trouver le communiqué, je vais . . . Aller-y.

M. Quail: D'accord. Nous étudions cependant la possibilité de mettre sur pied un service auxiliaire dans chacune des régions, à partir de l'ouest jusqu'à Terre-Neuve. Nous allons donc chercher à en venir à des arrangements avec chacune des régions.

M. Marshall: Etes-vous très actif à cet égard?

M. Quail: Je dirai que nous travaillons très activement à régler les problèmes administratifs de façon à voir démarrer un premier service début avril dans chaque région. Voilà notre but. On ne peut tout simplement pas résoudre l'ensemble du problème partout au pays et installer un service auxiliaire du jour au lendemain.

M. Marshall: Oui, mais vous allez commencer là où le besoin est prioritaire, sur la côte est.

M. Quail: Oui, mais j'aimerais également souligner qu'il existe d'autres priorités de recherche et de sauvetage sur la côte ouest, ainsi que dans d'autres régions, et nous tentons de . . .

M. Marshall: Oui. Puis-je déclarer mon intérêt?

M. Quail: Oui, monsieur.

M. Marshall: Qu'en est-il du programme de formation sur les urgences maritimes dont on a parlé? J'essaie de souligner que je dois m'occuper de mon propre district. Je regrette de ne pas aborder les questions d'un intérêt plus national, mais il y a sur la côte ouest de Terre-Neuve des installations valant des millions de dollars et qui sont bien adaptées à ce genre de chose dont nous parlons. Nous parlons de la base aérienne Ernest Harmon, qui a été laissée à l'abandon. Il y a là des réservoirs d'essence, des hangars où l'on pourrait installer le matériel d'entraînement. Nous parlons d'économie et de restriction des dépenses. Étant donné la position stratégique de cette base qui pourrait desservir la région où se fait la grande partie de la pêche, pourquoi ne pas mieux reconnaître cette possibilité d'économiser des millions de dollars, grâce au matériel déjà sur place?

Je sais que vous ne pouvez pas me fournir une réponse, mais j'espère que vous examinerez la situation, que votre personnel, très compétent en la matière, admettra la chose. Je pense que nous pouvons présenter de bons arguments. Je vous demanderai simplement d'étudier la question avec beaucoup de sérieux.

M. Sinclair: Je pense que nous sommes toujours disposés à examiner n'importe quoi avec beaucoup de sérieux. Je suis allé à Stephenville et j'ai vu les installations dont vous parlez. Vous avez fort justement souligné que je ne peux prendre de décision ou faire de promesse, mais nous sommes au courant de la situation.

[Texte]

Mr. Marshall: May I have a last question? Are the Coast Guard involved with the Corner Brook port development? There is a massive undertaking and considerable studies have been done and it takes in a wide area of service. I am wondering if you have been involved in any of the discussions under the ministry of Transport.

Mr. Sinclair: I am aware of the Corner Brook port development and I have had the occasion to meet with the port manager at Corner Brook to have him explain generally what his program is and what the development plans are for the port of Corner Brook.

Mr. Marshall: Are you included in the interdepartmental committee?

Mr. Sinclair: Yes, our group is included in the interdepartmental committee.

Mr. Marshall: Thank you for your advice.

The Chairman: Thank you, Mr. Marshall. Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I want to ask first about the vessel traffic and management centre at Port aux Basques. I understand the vessel traffic management centre at Port aux Basques is composed of equipment that was originally located in Cuslett and Placentia Bay and was moved from Cuslett and Placentia Bay in 1976 when the oil refinery closed there. I am advised that it was no longer needed because the oil traffic was decreasing and it was badly needed in the Port aux Basques area. It has since been moved to the Port aux Basques area and there is supposed to be a vessel traffic management facility at Port aux Basques which includes offshore radar surveillance equipment, radio communications, plotting equipment and all the other devices that are needed. I understand that it is staffed by five permanent Coast Guard marine traffic regulators and an officer in charge and three additional technical staff and something like \$250,000 has been spent on it apart from the value of all the equipment. When that equipment was moved out of Cuslett I wrote the Minister of Transport objecting. Cuslett and Placentia Bay are in the district of St. John's West. He wrote back to me on December 20, 1976 and he said at the end of his letter:

The mobile radar equipment is to be located at Port aux Basques. Passenger traffic into Port aux Basques has increased from 128,000 passengers in 1965 to 294,000 passengers in 1975, an increase of 130 per cent. This traffic crosses the major commercial route for vessels entering and leaving the St. Lawrence River at a distance of only 10 miles off the southwest corner of Newfoundland. It is our view that, in terms of marine traffic surveillance, it is more important to establish a VTM capability at Port aux Basques than it is to continue with the under-utilization of this equipment at Cuslett.

And then he wrote a letter also to the Honourable T. A. Hickman, Q.C., the Minister of Intergovernmental Affairs in Newfoundland, who had written about the Placentia Bay situation. He wrote him on January 6 in which he said much the same thing. He said:

[Traduction]

M. Marshall: Puis-je poser une dernière question? La Garde côtière participe-t-elle au développement du port de Corner Brook? Il s'agit d'un projet majeur et de nombreuses études ont porté sur toute une gamme de services. J'aimerais savoir si vous participez à ces discussions au ministère des Transports.

M. Sinclair: Je suis au courant du développement du port de Corner Brook et j'ai eu l'occasion de rencontrer le capitaine de ce port. Il m'a expliqué de façon générale quels étaient ces programmes et les plans de développement du port.

M. Marshall: Êtes-vous membre du comité interministériel?

M. Sinclair: Oui, notre groupe fait partie du comité interministériel.

M. Marshall: Merci de vos conseils.

Le président: Merci, monsieur Marshall. Monsieur Crosbie.

M. Crosbie: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord poser quelques questions sur le service de gestion du trafic maritime de Port-aux-Basques. Je crois savoir que l'équipement de ce centre à Port-aux-Basques provient des installations de Cuslett de Placentia Bay fermées en 1976 lors de la fermeture de la raffinerie de pétrole. On me dit qu'il n'était plus nécessaire d'avoir ce système, suite à la diminution du trafic des pétroliers et qu'il y avait un besoin urgent dans la région de Port-aux-Basques. On a donc déplacé l'équipement à Port-aux-Basques, afin d'établir un système de gestion du trafic maritime, comprenant un service de surveillance maritime par radar, un service de communication radio, un service de contrôle, ainsi de suite. Je crois savoir qu'il y a là cinq employés permanents de la Garde côtière spécialistes de la gestion du trafic maritime, un officier supérieur, et trois employés de soutien. Environ \$250,000 auraient en outre été dépensés, sans compter la valeur de l'équipement. Lorsque l'équipement fut retiré de Cuslett, j'ai fait connaître mes objections au ministre des Transports. Cuslett et Placentia Bay font partie du district de Saint-Jean-Ouest. Il m'a répondu le 20 décembre 1976. Il déclarait, à la fin de sa lettre:

Le matériel radar mobile doit être installé à Port-aux-Basques. Le nombre de passagers circulant à bord de navires dans la région de Port-aux-Basques, est passé de 128,000 en 1965 à 294,000 en 1975, soit une augmentation de 130 p. 100. Ces bateaux traversent la principale route commerciale qu'empruntent les navires qui entrent ou sortent du fleuve Saint-Laurent en passant à seulement dix milles de la pointe sud-ouest de Terre-Neuve. Dans la perspective d'une surveillance du trafic maritime, nous estimons qu'il est plus important d'assurer un service de gestion du trafic maritime à Port-aux-Basques que de continuer à sous-utiliser cet équipement à Cuslett.

Il a ensuite répondu à une lettre que lui avait adressée l'honorable T. A. Hickman, C.R., ministre des Affaires intergouvernementales de Terre-Neuve, au sujet de la situation de Placentia Bay. Dans sa lettre du 6 janvier, il lui disait essentiellement la même chose, soit:

[Text]

... it is more important to establish a VTM capacity at Port aux Basques ...

to regulate this traffic coming through the Cabot Strait to go up the St. Lawrence.

Now that sounded sensible and we all know there is a tremendous amount of traffic going through the Cabot Strait there to go up the St. Lawrence River. I think some 10,000 vessels a year move through these traffic lanes and in addition we have the CN ferries bringing hundreds of thousands of passengers from North Sydney to Port aux Basques and from Cape Breton to Argentia. And they are crossing these international shipping lanes so it is obviously a high traffic potential danger.

• 1600

These are all reasons why we should have a vessel traffic management centre. You established the centre at Port aux Basque, which is in the Newfoundland region, and on December 30, when that centre was ready to start, it sent out a message advising vessels and traffic that they were going to start continuous operations January 4, that vessels entering the zone or departing, or berthed within the zone were supposed to get in contact with the new centre and advise the name of the vessel, position, course, speed and intention. That went out on December 30 and they did start doing this on a radius, I believe, of 39 miles from Channel Head and Port aux Basques, this was the area they were to cover. The area they were to cover naturally is the international shipping lane routes, which go by this area, they are all within 25 miles of Port aux Basques and, particularly, where the ferries cross these busy shipping routes. That was the whole purpose of the centre.

Then, on January 20, there was an instruction from Ottawa that they were to discontinue this operation and they were only to operate within an area of 10 miles of the Port aux Basques harbour, an area that does not even monitor these shipping routes. That does nothing, it is only a joke and a laugh, it accomplishes nothing. So, we have a centre now in Port aux Basques that has not operated since January 20, that was about two months ago; the personnel are there; the money has been spent and it is not now operating and providing the service that should be offered for the safety of seamen and their passengers at sea in the Cabot Strait. The question is, why? That is my first question. My first question is why is this the case? What is going on?

Mr. Sinclair: Do you want me to respond at this point or ...

Mr. Crosbie: I would like you to respond now. I have a lot more questions, this is just the first one.

Mr. Sinclair: I think by way of a bit of background, going back some years, consideration has been given to the desirability of having a vessel traffic management system, not only around Port aux Basques, but also in the Cabot Strait area, and interest was heightened in that project some years ago by some rather optimistic forecasts of vessel movements. In the

[Translation]

... il est beaucoup plus important d'assurer un service de gestion du trafic maritime à Port-aux-Basques ...

afin de contrôler le trafic dans la Détroit de Cabot en direction du Saint-Laurent.

Cela semblait raisonnable car nous savons tous qu'il y a énormément de navires qui passent par le Détroit de Cabot pour se rendre dans le Saint-Laurent. Je pense qu'il y a environ 10,000 navires par année qui parcourent cette route. En outre, les traversiers du CN transportent des centaines de milliers de passagers entre North Sidney et Port-aux-Basques, et du Cap-Breton à Argentia. Ils traversent ces routes commerciales internationales et cela constitue évidemment un très grand risque.

Autant de bonnes raisons de créer un centre de contrôle de la circulation des bateaux. Vous avez établi un centre à Port-aux-Basques dans la région de Terre-Neuve et, le 30 décembre, lorsque ce centre a été prêt à entrer en activité, il a envoyé un message aux bateaux les avertissant que les opérations permanentes ne commenceraient que le 4 janvier, que les embarcations entrant dans la zone ou la quittant, ou bien encore stationnées dans cette zone étaient censées prendre contact avec le nouveau centre et donner le nom de l'embarcation, sa position, sa direction, sa vitesse et ses intentions. Ce message fut transmis le 30 décembre dans un rayon de 39 milles à partir de Channel Head et Port-aux-Basques, c'est le secteur qui devait être couvert. Bien sûr, ce secteur est celui des grands itinéraires internationaux qui passent tous à moins de 25 milles de Port-aux-Basques et je parle en particulier des traversiers qui traversent ces lignes où la circulation est intense. C'est précisément à cela que doit servir le centre.

Ensuite, le 20 janvier Ottawa envoyait des instructions et ordonnait au centre de restreindre toutes ses opérations à un secteur de 10 milles à partir de Port-aux-Basques, les lignes transatlantiques n'y étaient même plus comprises. Autrement dit, c'est devenu une plaisanterie, ça ne sert plus à rien. Nous avons donc maintenant un centre à Port-aux-Basques qui ne fonctionne plus depuis le 20 janvier, depuis environ deux mois. Le personnel est toujours là, les fonds alloués ont été dépensés, mais ce service, qui devait assurer la sécurité des marins et de leurs passagers dans le détroit de Cabot n'est pas affiné. Et je vous demande pourquoi. C'est ma première question. Quelle est la raison de cet état de chose? Que se passe-t-il?

M. Sinclair: Voulez-vous que je réponde maintenant ou bien ...

M. Crosbie: J'aimerais bien que vous répondiez maintenant. J'ai beaucoup d'autres questions à poser, ce n'est que la première.

M. Sinclair: Il faudrait que je vous fasse un peu l'historique de la situation et que je remonte à quelques années en arrière. On avait envisagé de mettre sur pied un système de contrôle de la circulation des bateaux, pas seulement dans la région de Port-aux-Basques, mais dans toute la région du détroit de Cabot et ce projet s'avéra doublement intéressant quelques

[Texte]

intervening period, while the number of individual passengers increased rather dramatically because of an increased size in the vessels operated by the ferry system, the number of sailings has not increased to the original extent forecast. However, there has been some augmentation in vessel traffic in that area.

At the time that the refinery in Come-By-Chance was shut down, we had at that point in time a vessel traffic management system in the Argentia area . . .

Mr. Crosbie: That is right, I said that.

Mr. Sinclair: . . . and it was deemed appropriate, since that equipment was not going to be used, that we could begin to deploy it in the Port-aux-Basques area.

Mr. Crosbie: But you did not. That was my question, why have you not used it? I have only a limited time, that is why I wanted to . . .

Mr. Sinclair: All right. The system was brought on stream on a test mode to determine the practical area of coverage. There has been some disagreement between technical experts as to the precise mileage or distance out that this particular system can effectively operate with a high degree of reliability. We are still in a test mode situation in respect of the centre and the question of the radius from which it will operate will be determined as a result of the tests and further discussions and deliberations amongst the experts involved as to what is the practical area of application for the system.

Mr. Crosbie: Is there a vessel traffic management centre on the other side of the Strait in Sydney or Cape Breton?

Mr. Sinclair: No, there is not.

Mr. Crosbie: Is there one contemplated?

Mr. Sinclair: We are in the process of finalizing a study in 1978, which would determine whether we should have a vessel traffic management system covering the Cabot Strait.

• 1605

Mr. Crosbie: The centre at Port-aux-Basques was established to cover the Cabot Strait. That was the purpose of it. If it has a range of 35 or 40 miles, it covers all the shipping routes and the ferries where they intersect the shipping routes through the Cabot Strait. Why would you need a second vessel traffic management system across the strait, and why would you do a study after a centre has been put in at Port-aux-Basques?

Mr. Sinclair: I beg to differ with you, sir. The system was not put there specifically to cover the Cabot Strait. It could not possibly cover the Cabot Strait. It was put there, first of all, because it was a system that was not being used, was available, and could be put to some good use. Secondly, there is a need for the study to determine the traffic patterns of vessels entering and existing the Gulf area—what lanes and what directions they will be moving. I am told there is perhaps almost as much traffic on the other side as there is on the Port-aux-Basques side.

[Traduction]

années plus tard quand on s'aperçut que la circulation des bateaux risquait de s'intensifier. Depuis lors, le nombre des passagers a énormément augmenté parce que les traversiers utilisés maintenant sont beaucoup plus gros, mais le nombre des embarcations circulant dans ces eaux n'a pas augmenté comme cela avait été prévu. Pourtant, il y a eu une certaine augmentation de la circulation dans ce secteur.

A l'époque où la raffinerie de Come-By-Chance fermait ses portes, nous avions un système de contrôle de la circulation qui fonctionnait à partir d'Argentia . . .

M. Crosbie: Exactement, je l'ai d'ailleurs dit.

M. Sinclair: . . . et puisque ce matériel devenait inutile, il nous a semblé indiqué de le réinstaller dans la région de Port-aux-Basques.

M. Crosbie: Mais vous ne l'avez pas fait. Et c'est la question que je vous pose: pourquoi ne vous en êtes-vous pas servi? J'ai peu de temps, c'est la raison pour laquelle . . .

M. Sinclair: Très bien. Le système a fait l'objet d'essais qui devaient servir à déterminer quel rayon d'action pouvait être couvert. Les experts techniques n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le millage ou la distance optimum qui pouvait être couverte en toute sécurité par ce matériel. Pour l'instant, les essais se poursuivent et c'est seulement lorsqu'ils seront terminés que nous saurons jusqu'à quelle distance nous pouvons opérer. Les experts discutent toujours pour déterminer le rayon d'action optimum.

M. Crosbie: Y a-t-il un centre de contrôle de la circulation des navires de l'autre côté du détroit, à Sydney ou au Cape-Breton?

M. Sinclair: Non, il n'y en a pas.

M. Crosbie: Envisage-t-on d'en construire un?

M. Sinclair: Nous mettons la dernière main à une étude qui doit déterminer l'utilité d'un centre de contrôle de la circulation qui couvrirait le détroit de Cabot.

M. Crosbie: Le centre de Port-aux-Basques a été créé pour couvrir le détroit de Cabot. C'est sa raison d'être. Il a un rayon d'action de 35 ou 40 milles et couvre tous les itinéraires de navires et leur point d'intersection avec les traversiers dans tout le détroit de Cabot. Je ne vois pas pourquoi nous aurions besoin d'un second centre de contrôle de la circulation de l'autre côté du détroit ni pourquoi une étude serait nécessaire après la création du centre de Port-aux-Basques.

M. Sinclair: Je ne suis pas d'accord avec vous. Le système n'a pas vraiment été mis en place pour couvrir le détroit de Cabot. Il ne pourrait pas le faire. On l'y a installé, d'abord parce qu'il n'était pas utilisé, qu'il était disponible et nous avons pensé qu'il pourrait être utile. Ensuite, une étude est nécessaire pour déterminer les schémas de circulation des embarcations qui entrent dans le golfe et qui en sortent, pour déterminer dans quelle direction ils vont et quelles sont les voies qu'ils empruntent. On me dit qu'il y a peut-être autant de circulation de l'autre côté que du côté de Port-aux-Basques.

[Text]

Mr. Crosbie: Who are these technical experts that are in disagreement? Could we have their names? Perhaps we could have them called as witnesses.

Mr. Sinclair: I do not have the names in front of me. Suffice it to say they are electronic specialists within the Coast Guard itself.

Mr. Crosbie: Could the names be supplied to the Chairman so that we can have this gone into further? It is the first suggestion I have heard of a disagreement among technical experts. Quite frankly, I think it is an attempt by the Maritime region to seize, from the Newfoundland region, traffic management control in the Cabot Strait, that is all it is. So I will be very interested in knowing the names of the technical experts, if the Committee could have them.

The Chairman: If Mr. Sinclair wishes to advise you and the Committee of their names, I am sure the Committee has no objections.

Mr. Crosbie: Okay.

The Chairman: If Mr. Sinclair endeavours to do that, we have no objection.

Last question, Mr. Crosbie, on this round.

Mr. Crosbie: I do not know how we can do anything properly here with these limitations. Anyway, I have one more question, you say, and here is my question. What is the cost of this centre to date? Was any study done before the centre was established? Why did it take from December 30 to January 20 for Ottawa to interfere with the operation of that station and to tell them to cancel their notice to shipping? I would like to know what the centre, which is not now operating, cost; if any study was done at all before this whole procedure started; and why there was a gap from December 30, when the notice to shipping went out, until January 20 before Ottawa interfered and told them to retract the notice to shipping—why it took so long if there was this dispute about it and if it is an ineffective installation, as you are suggesting, and cannot cover Cabot Strait anyway. Quite frankly, I see this as political interference and bureaucratic imperialism.

Mr. Sinclair: The honourable member has posed a relatively detailed question, which I would like to take as notice. We would probably respond to the question in writing, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, this Committee will be meeting further. It is possible to have this subject brought up again later if necessary?

The Chairman: If we have time this afternoon, Mr. Crosbie, and it looks as if we will, you can have a second round. Then we can decide if the Department of Marine Administration will be back with us. That is to be foreseen.

Mr. Baker.

Mr. Baker: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Crosbie: Et qui sont ces experts techniques qui ne sont pas d'accord? Pouvez-vous nous donner leurs noms? Peut-être pourrions-nous les convoquer.

M. Sinclair: Je n'ai pas leurs noms sous les yeux. Qu'il me suffise de vous dire qu'ils sont des spécialistes en électronique et travaillent pour la Garde côtière.

M. Crosbie: Pourriez-vous communiquer leurs noms au président pour que nous puissions nous mettre au courant de la situation? C'est la première fois que j'entends parler d'un désaccord entre des experts. Franchement, j'ai l'impression que la région des Maritimes essaie de s'approprier le contrôle de la situation dans le détroit de Cabot aux dépens de la région de Terre-Neuve. C'est exactement cela. Je serais donc très curieux de connaître les noms de ces experts; pouvez-vous nous les communiquer?

Le président: Si M. Sinclair désire nous communiquer leurs noms, je suis certain que le comité ne s'y opposera pas.

M. Crosbie: D'accord.

Le président: Si M. Sinclair accepte, nous n'y voyons pas d'inconvénient.

Une dernière question, monsieur Crosbie, au premier tour.

M. Crosbie: Je ne vois pas comment nous pouvons travailler sérieusement avec toutes ces limitations qu'on nous impose. Quoi qu'il en soit, vous m'accordez une dernière question et je vais la poser. Combien coûtait ce centre jusqu'à présent? A-t-on fait des études avant la création du centre? Pourquoi a-t-il fallu attendre du 30 décembre au 20 janvier pour qu'Ottawa se décide à intervenir et à donner l'ordre de cesser les communications avec les navires? J'aimerais savoir combien coûte ce centre qui ne fonctionne pas pour l'instant, si on a songé à faire des études avant de se lancer dans cette entreprise et pourquoi Ottawa a attendu du 30 décembre au 20 janvier pour donner l'ordre de cesser les communications avec les navires... Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps si ces différends existaient, si les installations étaient insuffisantes, comme vous semblez le dire, pour couvrir le détroit de Cabot? Franchement, j'y vois une marque d'ingérence politique et d'impérialisme bureaucratique.

M. Sinclair: L'honorable député me pose une question assez détaillée et j'aimerais prendre conseil avant de répondre. Monsieur le président, nous répondrons probablement à cette question par écrit.

Le président: Merci, monsieur Crosbie.

M. Crosbie: Monsieur le président, le comité doit se réunir de nouveau. Pourrions-nous revenir sur cette question si nécessaire?

Le président: Si nous avons le temps cet après-midi, monsieur Crosbie, et il semble que ce soit le cas, vous pourrez parler au second tour. Nous déciderons alors de convoquer à nouveau ou pas les responsables de l'Administration maritime; ce sera probablement le cas.

Monsieur Baker.

M. Baker: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Sinclair and Mr. Quail, the reason we are so interested in icebreakers and the deployment of icebreakers is, of course, because we live in the areas where the ice is. Unfortunately, the icebreakers sometimes do not correspond to the ice. I find it very difficult to rationalize a case where you have icebreakers stationed, because of what you call the support activity, where obviously there is no ice.

I represent an area of coastline in Newfoundland where there is ice half the year and we are constantly, day by day at this time of the year, on the phone to your regional office blasting them for not having icebreakers available, in my particular case to support the five ferry runs that operate in my district. And these ferry runs are of course subsidized by the federal transport department. They should not be but they are, because the Newfoundland government does not want to face up to its responsibility.

• 1610

Mr. Crosbie: Nonsense.

Mr. Baker: Mr. Sinclair, also at this time of the year, as you are probably aware, I have about 5,000 licenced seal hunters in my riding and longliners that go out every day and it is not uncommon to have a longliner stuck outside of ice packs. So that presents a second problem that we have, and sometimes we have to wait four or five or six or seven days for icebreakers to clean them out, to make the way clear. The ferry systems are sometimes stopped for a week or a week and one-half. And these are the only communications that people have to the islands.

And, during a situation we had either last year or the year before, when we were badly in need of icebreaker services on the northeast coast for communications to the islands and because the Newfoundland region just did not have them they had to request them from either the Quebec region or from Dartmouth, I recall picking up a newspaper here in Ottawa and reading that there was an icebreaker assigned to the harbour in Quebec City because of the Quebec Winter Carnival.

Mr. Crosbie: That is right.

Mr. Baker: Now, I know that there are problems that you have with deployment. I understand the problem with having facilities available to service the ships. I can understand all that. And, when I look at the present deployment on the northeast coast to assist with shipping along the northeast coast of Newfoundland, carried out by the *Sir Humphrey Gilbert*, a St. John's-based medium-sized icebreaker; the *John Cabot*, also based in St. John's and which is on charter to Teleglobe Canada and can be made available for icebreaking when not required by the charterer for cable work, and then I look at this:

In the present situation it was noted the following icebreakers are currently deployed to assist operations in ice off the northeast coast of Newfoundland: *Louis S. St. Laurent*, *Labrador*, *John Cabot*, *Wolfe*, *Sir Humphrey*

[Traduction]

Monsieur Sinclair, Monsieur Quail, si nous nous intéressons tellement aux brise-glaces et à la répartition des brise-glaces, c'est bien évidemment parce que nous vivons dans des régions où il y a de la glace. Malheureusement, les brise-glaces ne sont pas toujours là où se trouve la glace. J'ai vraiment beaucoup de mal à comprendre que vous envoyiez vos brise-glaces remplir ce que vous appelez des missions de soutien quand, de toute évidence, il n'y a pas de glace.

Je représente une région de la côte de Terre-Neuve où il y a de la glace pendant la moitié de l'année et, pendant cette saison nous sommes sans cesse, jour après jour, pendus au téléphone, maudissant votre bureau régional qui ne nous a pas envoyé de brise-glace et, dans le cas qui m'occupe, il s'agit du soutien de cinq traversiers qui circulent dans mon district. Et bien sûr, ces traversiers sont subventionnés par le ministère fédéral des Transports. Ils ne devraient pas l'être, mais ils le sont tout de même parce que le gouvernement de Terre-Neuve refuse d'assumer ses responsabilités.

M. Crosbie: Ridicule.

M. Baker: Monsieur Sinclair, à cette saison, comme vous le savez probablement, j'ai dans ma circonscription environ 5,000 chasseurs de phoque qui possèdent un permis et des navires de haute mer qui sortent tous les jours et il n'est pas rare que ces navires soient emprisonnés dans les embâcles. C'est donc un second problème auquel nous faisons face et nous devons parfois attendre quatre, cinq, six ou même sept jours que des brise-glaces viennent leur ouvrir la voie. Les traversiers sont parfois bloqués pendant une semaine ou une semaine et demie. Et je vous rappelle que ce sont les seuls moyens de communication vers les îles.

Je me souviens d'un cas qui s'est produit l'année dernière ou l'année d'avant, nous avions absolument besoin d'un brise-glace sur la côte nord-est pour ouvrir les communications vers les îles et, comme la région de Terre-Neuve n'en disposait tout simplement pas, nous avons dû en demander soit à la région de Québec, soit à Dartmouth et au même moment, je me souviens d'avoir lu dans un journal, ici à Ottawa, qu'un brise-glace était assigné au port de Québec à cause du carnaval d'hiver.

M. Crosbie: C'est exact.

M. Baker: Maintenant, je sais que la répartition de ces bateaux vous cause des problèmes. Je sais bien que ces bateaux ont besoin d'être entretenus et qu'ils ne peuvent pas l'être partout. Je comprends tout cela. Et je regarde comment les bateaux sont répartis sur la côte nord-est pour soutenir la navigation le long de la côte de Terre-neuve; je vois que nous disposons du *Sir Humphrey Gilbert*, un brise-glace de moyen tonnage basé à Saint-Jean; du *John Cabot*, également basé à Saint-Jean et qui est loué à Teleglobe Canada et ne sert à briser les glaces que lorsque Teleglobe n'en a pas besoin pour poser des câbles; en même temps, je vois cela:

On a constaté que les brise-glaces suivants sont actuellement en mission sur la côte nord-est de Terre-Neuve et prêtent leur soutien aux opérations: le *Louis S. St. Laurent*, le *Labrador*, le *John Cabot*, le *Wolfe*; et le *Sir*

[Text]

Gilbert, currently inoperable but expected to return to operation Thursday, March 16.

and then taking note of the icebreakers that are stationed in Dartmouth or in Quebec City, or wherever the case might be, perhaps Toronto—I do not particularly care—and the fact that you have to move these icebreakers every single time that the ice is in on the northeast coast, it stands to reason, to me, that they should be based closer to where the ice is.

So my first question would be what is the rationale or what was it in the beginning when these icebreakers were stationed where the ice is not and it would take, I imagine, three or four or five or six days to get to the area where the ice is when they are needed? Is it true that in the past two or three months you have had icebreakers sitting idle in port when we have needed them on the northeast coast of Newfoundland for certain operations, as I have just mentioned? And if the department cannot base them in Newfoundland, why can they not just say, all right, for a four-month period they are badly needed up there and we are going to send them up? We know the ice is going to come down. It has got to come down. The ice has got to come. Why they could not be sent up for a period of time on that coast, and whether or not you are thinking seriously about doing this.

• 1615

Mr. Sinclair: Mr. Baker, as you have already mentioned, we do send them up on the northeast coast of Newfoundland when the requirement is there, just as we send them to other areas throughout the gulf or the river where ice problems exist. As you mentioned yourself, *Louis S. St. Laurent*, *Labrador*, and *Wolfe* are already in the area and the *Sir Humphrey Gilbert* will be back in when she comes out of repairs tomorrow.

As I said earlier, the deployment of icebreakers that can put to sea and stay at sea for two months or more—it matters little where they are based. They should be based where there are facilities to serve them. But when they put to sea for work, they are in fact floating stations available to go wherever the problem is that they should address.

It is a practical fact that we do not have all the icebreaking resources to satisfy all of the icebreaking demands all of the time. I do not think we will ever be in that position, but as I said earlier we try to deploy the resources we have to the problem that exists at that point in time.

To respond to another comment you made of whether icebreakers are sitting idle in port, the only two icebreakers remaining in port in January and February of this year were the *Louis S. St. Laurent* and the *John A. Macdonald*. The *Louis S. St. Laurent* was on refit for the whole month of January, and we do not put that ship to sea until there is a substantial need for her presence. There are many harbours, many ports along the coast of Newfoundland, where that ship just cannot go. Her drafts is too big and she just cannot

[Translation]

Humphrey Gilbert, qui n'est pas en service actuellement mais devrait être remis en service le jeudi 16 mars.

Maintenant, si je vois les brise-glaces qui sont stationnés à Dartmouth et à Québec, ou n'importe où d'ailleurs, Toronto—peu m'importe—et que je constate que chaque fois qu'il y a de la glace sur la côte nord-est, vous vous voyez obligés de déplacer ces navires, il me semble évident qu'ils devraient être stationnés plus près des secteurs où il y a effectivement de la glace.

Et je vous pose donc la question suivante: sur quel raisonnement s'est-on fondé pour décider de stationner ces brise-glaces là où il n'y a pas de glace quand il faut trois, quatre, cinq ou six jours pour les acheminer vers le secteur où on en a besoin? Est-il exact que depuis deux ou trois mois vous avez des brise-glaces inactifs au port, alors que nous, nous en avons besoin sur la côte nord-est de Terre-Neuve pour certaines opérations dont je viens de vous parler? Et si le ministère ne peut les stationner à Terre-Neuve, pourquoi ne pas décider une bonne fois pour toutes de les envoyer là-bas pendant quatre mois de l'année puisque nous avons tellement besoin d'eux? Nous savons que la glace va descendre. De toute façon la glace va descendre, elle descend toujours. Pourquoi ne pas envoyer les brise-glaces pendant un certain temps sur cette côte? Avez-vous jamais envisagé cette possibilité?

M. Sinclair: Monsieur Baker, comme vous l'avez déjà dit, nous envoyons nos brise-glace sur la côte nord-est de Terre-Neuve lorsqu'ils sont nécessaires, tout comme nous les envoyons dans d'autres secteurs dans le golfe ou le long du fleuve au fur et à mesure que des problèmes de glace se posent. Comme vous l'avez dit vous-même, le *Louis S. St-Laurent*, le *Labrador* et le *Wolfe* se trouvent déjà dans la région et le *Sir Humphrey Gilbert* y retournera demain lorsque les réparations seront terminées.

Comme je l'ai dit plus tôt, la répartition des brise-glace qui sont des navires qui peuvent prendre la mer pour des périodes de deux mois ou plus... peu importe où ils sont stationnés. En fait, nous sommes obligés de les stationner là où il est possible de les entretenir. Mais une fois en mission, ils deviennent des stations flottantes et peuvent se transporter partout où des problèmes se posent.

C'est un fait reconnu, nous n'avons pas tous les brise-glace dont nous aurions besoin pour faire face à tous les problèmes qui se posent. Je ne pense pas que nous les ayons jamais, mais comme je l'ai dit plus tôt, nous essayons de répartir les ressources dont nous disposons en tenant compte des problèmes, au fur et à mesure qu'ils se posent.

Vous m'avez demandé également si nous avions des brise-glace inactifs: les deux seuls brise-glace qui soient restés au port en janvier et en février de cette année sont le *Louis S. St-Laurent* et le *John A. Macdonald*. Le *Louis S. St-Laurent* est resté en cale sèche pendant tout le mois de janvier et nous n'envoyons ce bateau en mission que lorsque sa présence est vraiment nécessaire. En effet, il y a beaucoup de ports le long de la côte de Terre-Neuve où ce navire ne peut pas aller. Son tirant d'eau est tel qu'il ne peut aller en eau peu profonde.

[Texte]

operate in some of those confined waters. So her prime missions are for major icebreaking tasks such as keeping shipping open in the gulf.

She has served extensive periods of time over the past five years on the northeastern coast of Newfoundland when the heavy ice comes down from the Arctic, and she is available wherever there are major loads. But we do not put her to sea unnecessarily until there is a job for her to do.

The same theory applies to the *John A. Macdonald*, again a major icebreaker whose draft is such that she is not capable of going into some of the small ports and breaking them out, even in marginal cases. It would be somewhat foolish of us to risk what is probably at today's prices a \$75 million vessel, to risk her existence by sending her into waters in which she should not really be.

As you probably know, we have sent some of our vessels, and as a matter of fact *Labrador* has been doing some breakouts on some pretty marginal situations in the last little while. *John A. Macdonald* put to sea early in February when ice conditions first warranted her presence in the gulf and she has been continuously either in the gulf or in Chaleur Bay since that period of time. I think the Coast Guard exercised reasonably judgement in not putting those big ships to sea earlier than the need was demonstrated nor putting them into areas where we would risk their safety.

• 1620

Mr. Baker: All right. Now, Mr. Sinclair you are aware, I suppose—or are you?—of the commitment given me by the Minister before this Standing Committee that the Minister will be examining the deployment of icebreaker services on the East Coast. Are you also aware that he also said that he would examine the deployment of... I think he mentioned the *Franklin* that will be coming on stream? Are you aware of these commitments that were made before the Standing Committee?

Mr. Sinclair: I am aware.

Mr. Baker: When will the first utilization study that is now underway be available? Has that been completed? Has that been presented to you or to the Minister as yet?

Mr. Sinclair: No, it has not. It has not been completed.

Mr. Baker: Well, I think that is all for the first round, Mr. Chairman, only to mention to Mr. Sinclair that unless some changes come about, then we will be right back in the same situation next winter as we are this winter. And we will once again be asking you to come before this Committee to justify why some changes or additions were not made to the Newfoundland region.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I wanted to ask one of those weird type of questions that arise out of anonymous phone calls that tell you things that in

[Traduction]

Nous le réservons donc la plupart du temps pour les travaux les plus importants, par exemple ceux que nécessitent la navigation dans le golfe.

Depuis cinq ans il a toutefois été envoyé en mission à de nombreuses reprises sur la côte nord-est de Terre-Neuve lorsque de grosses embâcles sont descendues de l'Arctique et nous l'utilisons chaque fois qu'il y a des embâcles considérables. Mais nous ne l'envoyons pas en mission tant que cela n'est pas nécessaire, tant que sa présence ne se justifie pas.

Même chose pour le *John A. Macdonald*; ici encore, il s'agit d'un gros brise-glace dont le tirant d'eau est tel qu'il est incapable de pénétrer dans certains petits ports ni même dans certains ports de profondeur moyenne. Il serait vraiment idiot de risquer, ce qui, aux cours actuels, est probablement un bateau d'environ 75 millions de dollars en l'envoyant dans des eaux où il n'a vraiment rien à faire.

Comme vous le savez probablement, il nous est arrivé d'envoyer certains bateaux en mission lorsque cela présentait certains risques, par exemple le *Labrador* qui est allé plusieurs fois ces derniers temps briser des glaces dans des secteurs tout juste assez profonds. Le *John A. Macdonald* a pris la mer au début de février lorsque sa présence dans le golfe est devenue nécessaire et depuis lors, il n'a cessé de travailler dans le golfe ou dans la Baie des Chaleurs. A mon sens, la Garde côtière fait preuve d'une prudence louable lorsqu'elle n'envoie pas ces grands bateaux en mission plutôt qu'il n'est nécessaire et lorsqu'elle refuse de les envoyer dans des secteurs où leur sécurité courrait un risque.

M. Baker: D'accord. Monsieur Sinclair, je suppose que vous êtes au courant de l'engagement que m'a donné le ministre devant le Comité d'examiner le déploiement des brise-glaces le long de la côte est. Savez-vous en outre qu'il a également déclaré qu'il examinerait le déploiement du... Je pense qu'il a parlé du *Franklin*, qui entrera bientôt en service? Êtes-vous au courant de ces engagements pris devant le Comité?

M. Sinclair: Je suis au courant.

M. Baker: Quand pourra-t-on disposer de la première étude d'utilisation maintenant en cours? Est-elle terminée? Vous l'a-t-on remise ou l'a-t-on remise au ministre?

M. Sinclair: Non. L'étude n'est pas terminée.

M. Baker: Monsieur le président, c'est tout pour ce tour. Je voudrais simplement dire à M. Sinclair que si rien ne change, nous nous retrouverons l'hiver prochain exactement dans la même situation que cet hiver. Nous devons encore une fois vous demander de comparaître devant le Comité afin d'expliquer pourquoi certains changements, ou certaines additions n'ont pas été faits dans la région de Terre-Neuve.

Le président: Merci, monsieur Baker.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je voulais poser une de ces questions bizarres qui fait surface suite à des appels téléphoniques anonymes où l'on vous

[Text]

one sense makes a little bit of sense but, on the other hand, do not really justify themselves, I suppose. Mr. Chairman, may I ask Mr. Sinclair whether or not the Ministry of Transport is now engaged in or contemplating discussions with Mercator Enterprises respecting the purchase of *Mercator One*?

Mr. Sinclair: I am not aware of any such discussion.

Mr. Forrestall: And you would not be part of any departmental committee within the structure of government considering its overhaul, modification and subsequent use, either by your department or another department of government?

Mr. Sinclair: I am not aware of any discussions regarding that ship.

Mr. Forrestall: Thank you very much. It is not a bad idea, you know, to put a little feel around. They would probably give her to you, if you wanted; she has cost enough money already. Stupid decision.

I want to follow up Mr. Baker's remarks, Mr. Sinclair, because it seems to me that one of the obvious discrepancies in our program, which we have known about for a long time and have not really adjusted ourselves to, is the research work that is necessary in the design and the construction for bringing into service the type of shallow-draft vessel that has substantial ice-breaking capability, I would say up to a foot and a half of ice. Every winter we have instances of small craft, longliners, being trapped in small craft harbours or shallow draft estuaries or bays from time to time, a visible threat to property and life. We are unable really to assist them. Are we giving any thought to this problem?

Mr. Sinclair: Yes, we are: very much so. Considerable study has taken place over the past year on that so that we could address the kind of problem you are talking about, and that is for reasonably powerful but shallow-draft icebreakers. Not only on the East Coast but when you come right up the river and into the St. Lawrence Seaway System, that kind of thing is an indicated need for the future and we have done substantial work on that.

Mr. Forrestall: Is that part of the in-shore rescue-boat program?

Mr. Sinclair: No.

• 1625

Mr. Forrestall: It is something above and beyond that.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Forrestall: I commend you for that because of its very obvious need throughout the coastline of the Gulf, the river and the two islands.

I wonder if we could have just very quickly a little update. I have not heard very much lately about replacement programs and how we are getting on with them. We have the five—what? six or seven million dollars worth of construction,

[Translation]

dit des choses qui semblent avoir un certain sens, mais qui, d'autre part, ne se justifient pas vraiment. Monsieur le président, puis-je demander à M. Sinclair si le ministère des Transports a entrepris des discussions, ou envisage des discussions avec les entreprises Mercator au sujet de l'achat du *Mercator Un*?

M. Sinclair: Je ne suis au courant d'aucune discussion de ce genre.

M. Forrestall: Et vous ne faites partie d'aucun comité ministériel du gouvernement qui étudie sa rénovation, sa modification et son utilisation ultérieure, soit par votre ministère, soit par un autre ministère du gouvernement?

M. Sinclair: Je ne suis pas au courant de telles discussions au sujet de ce navire.

M. Forrestall: Merci beaucoup. Ce n'est pas une mauvaise idée que de se renseigner. Si vous le vouliez, ils vous le donneraient sans doute. Il a déjà coûté suffisamment cher. Une décision stupide.

Monsieur Sinclair, je voulais reprendre ce que disait M. Baker, car il me semble exister une lacune évidente dans votre programme, que nous connaissons depuis longtemps et à laquelle nous ne nous sommes pas vraiment adaptés. Il s'agit des recherches qu'il faut effectuer en matières de conception et de construction pour mettre en service des navires à faible tirant d'eau qui pourraient jouer un rôle important de brise-glace. Je pense à une épaisseur de glace pouvant atteindre un pied et demi. Chaque hiver, des petits navires, des chalutiers se retrouvent emprisonnés dans les petits ports, ou dans des estuaires et baies peu profondes. A l'occasion, il y a même risque de perte de vie et de propriété. Nous ne pouvons pas vraiment leur venir en aide. Ce problème est-il à l'étude?

M. Sinclair: Oui, nous l'étudions de très près. Nous avons longuement étudié la question au cours de la dernière année de façon à pouvoir résoudre ce genre de problème dont vous faites état. Nous recherchons des brise-glaces ayant une puissance raisonnable, mais un faible tirant d'eau. Il servirait non seulement tout le long de la côte est, mais aussi le long du fleuve et dans l'ensemble des réseaux de la Voie maritime. Nous en aurons besoin à l'avenir et nous avons beaucoup travaillé sur la question.

M. Forrestall: Cela fait-il partie du programme de bateau de sauvetage près des côtes?

M. Sinclair: Non.

M. Forrestall: C'est autre chose.

M. Sinclair: Oui.

M. Forrestall: Je vous en félicite, car il s'agit d'un besoin criant tout le long de la côte, du golfe, du fleuve et des deux îles.

J'aimerais que vous nous mettiez rapidement au courant des derniers progrès. Je n'ai pas beaucoup entendu parler récemment des programmes de remplacement et des progrès réalisés. Nous avons un programme de remplacement et de construc-

[Texte]

replacement construction, going on. How is that program coming? Is it on schedule?

Mr. Sinclair: Yes, I would say it is reasonably on schedule.

Mr. Forrestall: Do we anticipate the completion of that program this year or next year?

Mr. Sinclair: Completion of what program? I am sorry.

Mr. Forrestall: This replacement program of *Remy*—I think there are three of them, are there not?

Mr. Sinclair: The *Remy* and the *Parry Sound*—I would hope the replacement program for them would be completed in fiscal 1978-79. One of them may lap over into the next fiscal year. The replacement for *Eider* and the *Skua* will begin during this coming fiscal year and will be completed, I think, sometime in 1980.

Mr. Forrestall: Where is that one located?

Mr. Sinclair: The one remaining vessel now, the *Skua*, is located at Quebec City.

Mr. Forrestall: With respect to the government's program of restraint and manpower, there is a slight shift in total continuing employees 1979, continuing employees 1978, of just a handful. What does that reflect? Does that reflect that in areas where we should be growing, we are not, and growing and expanding, we are not? Or are we continuing to expand in the service areas and cutting back elsewhere?

Mr. Sinclair: We have just gone through an exercise in re-appraisal over the past nine months which has had I think substantial benefits for the organization in terms of trimming its operation and support staff where such trimming would lend itself to an increase in efficiency.

Mr. Forrestall: What I am getting at is that as a result of the survey I am hoping you will be able to say something like that to me. Do I understand you correctly to say that the survey has indicated to you ways of more efficiently using the manpower that we have available to us without necessarily letting the numbers ride up?

Mr. Sinclair: That is right. The survey has done not only that but the survey has also indicated areas of future study for us to pursue during the next 12 months with a view to further pursuing the objective of a greater efficiency.

Mr. Forrestall: Have we been able to do this or accomplish this with a minimum amount of dislocation for people involved? You are talking about shifting bodies around.

Mr. Sinclair: That is one of our objectives, to have a minimum dislocation of people. Where we have identified areas that should be eliminated, a first preference has been given to the people in those areas for relocation in other existing jobs or jobs that become vacant.

Mr. Forrestall: And you are satisfied that we are relatively tight on that. You do not foresee any serious problems as a result of it.

Mr. Sinclair: No, I do not.

Mr. Forrestall: It is a matter of some concern to people inside.

[Traduction]

tion d'une valeur de 5, 6 ou 7 millions de dollars. Comment va ce programme? Les échéances sont-elles respectées?

M. Sinclair: Oui, je dirais que nous respectons assez bien l'échéancier.

M. Forrestall: Prévoyez-vous terminer ce programme cette année ou l'année prochaine?

M. Sinclair: Terminer quel programme? Je m'excuse.

M. Forrestall: Le programme de remplacement du *Remy*. Je pense qu'il y en a trois, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Le *Remy* et le *Parry Sound*. J'espère que le programme de remplacement prendra fin au cours de l'année financière 1978-1979. Dans un cas, il est possible que cela déborde sur la prochaine année financière. Nous entreprendrons le remplacement de l'*Eider*, du *Skua* au cours de la prochaine année financière, pour le terminer en 1980.

M. Forrestall: Où se trouve-t-il?

M. Sinclair: Le dernier navire en service, le *Skuas*, est à Québec.

M. Forrestall: Quant au programme de restriction de la main-d'œuvre, on note une très légère modification du nombre total d'employés permanents en 1979 comparé à 1978. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut-il dire qu'il n'y aura pas de croissance dans les régions où ce serait nécessaire? Ou allons-nous continuer à augmenter les services dans certaines régions pour les diminuer ailleurs?

M. Sinclair: Au cours des neuf derniers mois, nous avons procédé à une réévaluation des services. Elle fut, à mon avis, très profitable car elle a permis une nationalisation des opérations et une diminution du nombre d'employés lorsque l'on pouvait ainsi augmenter l'efficacité.

M. Forrestall: J'espère que suite à cette enquête, vous pourrez me donner des informations. Ai-je bien compris que cette enquête a permis d'identifier des façons d'utiliser plus efficacement le personnel disponible sans nécessairement en augmenter le nombre?

M. Sinclair: C'est exact. Non seulement cela, mais l'enquête a également permis d'identifier de nouveaux secteurs d'étude que nous allons examiner au cours des douze prochains mois afin de mieux atteindre notre objectif d'une meilleure efficacité.

M. Forrestall: Avons-nous pu le faire en déplaçant au minimum des employés? Vous parlez de déplacer des gens.

M. Sinclair: Un de nos objectifs est de déplacer au minimum les gens. Lorsque nous avons identifié des secteurs qui pouvaient être éliminés, nous avons donné aux gens de ces secteurs la préférence dans le choix d'emplois existants ou de postes devenus vacants.

M. Forrestall: Et vous êtes convaincu que les choses vont assez bien. Vous ne prévoyez aucun problème majeur suite à ces coupures.

M. Sinclair: Non, je n'en prévois pas.

M. Forrestall: Cela préoccupe les gens mis en cause.

[Text]

Mr. Sinclair: I do not foresee any major problems that way.

Mr. Forrestall: Have I got another minute or two? The Chairman is always very generous—some of the time.

• 1630

What are we doing with respect to research work? What programs have we got going with our scientific personnel? Would you tell us a word or two about what we are doing. Are we doing any new, innovative work with respect to the Arctic?

Mr. Sinclair: Well, there are several things underway in terms of research towards innovation in our aids-to-navigation activities. We have an ongoing program to improve the quality and reliability of various navigational aids, to reduce the cost of those aids, to reduce the amount of time and effort, money and manpower that is required in the servicing of those aids. We are also looking at electronic navigational systems that would be shore based that would again reduce the necessity for some of our floating aids. We have a program on with respect to excellence in ice-covered waters, along with several other government departments, of which our major contribution is in the aids-to-navigation area in the Arctic. We have done a considerable amount of research effort in the design of the R-Class ice-breakers which are generally ascribed to having one of the most advanced hull designs in existence in the world today. As you mentioned earlier, we are doing some work in the field of a shallow-draft ice-breaker with sufficient power and manoeuvrability to service waters of . . .

Mr. Forrestall: Just in connection with that, has anybody ever looked at whether or not the concept of shallow draft, a fair amount of power, re-inforced hull, could have a land mobility?

Mr. Sinclair: Could have a land mobility?

Mr. Forrestall: The capacity to be put on a very large trailer and move with some swiftness. I think of the enormous feat of a fisherman by the name of Basil Burns of East Chezzetcook, weighing about 150 pounds soaking wet, and holding a 250-pound man who managed miraculously to survive for well over four hours in the waters of Chezzetcook Harbour simply because nobody could get to them. They had no boats, no equipment that could be put into the water that could navigate flow, slush ice—three, four or five inches of it. That is not really what I meant when I was talking about the shallow draft capability because I know it is a much more sophisticated thing, but even coming down a bit smaller . . .

Mr. Sinclair: I am not aware that we have progressed that far in ice-breaking design to have a land-mobile capability. We do have that kind of thing in our . . .

Mr. Forrestall: The hovercraft, for example.

Mr. Sinclair: Yes, they are applicable in certain areas within limitations. Within our search and rescue program we

[Translation]

M. Sinclair: Je ne prévois aucun problème majeur de cet ordre.

M. Forrestall: Ai-je encore une minute ou deux? Le président est toujours très généreux . . . du moins parfois.

Que faisons-nous quant aux travaux de recherche? De quels programmes s'occupe notre personne scientifique? J'aimerais que vous nous disiez quelques mots à ce sujet. Faisons-nous du travail nouveau, novateur, se rapportant à l'Arctique?

M. Sinclair: Plusieurs projets sont en marche dans la recherche des innovations dans nos aides à la navigation. Nous avons un programme continu qui vise l'amélioration de la qualité et de la fiabilité de diverses aides à la navigation, pour réduire le coût de ces aides, pour réduire le temps, l'effort, l'argent et la main-d'œuvre nécessaires pour entretenir ces aides. Nous étudions également des systèmes de navigation électroniques basés sur la terre ferme qui réduiraient encore le besoin de certains de nos aides à la flottaison. Nous avons également un programme qui concerne l'excellence dans les eaux recouvertes par la glace, un programme interministériel, auquel notre plus grande contribution se fait dans le domaine des aides à la navigation dans l'Arctique. Nous avons fait un effort de recherche important dans la construction des brise-glaces de la classe R auxquels on attribue en général un des modèles de coque les plus avancés au monde. Comme vous avez dit plus tôt, nous travaillons aussi dans le domaine d'un brise-glace à faible tirant d'eau qui aurait la puissance et la maniabilité suffisantes pour évoluer dans les eaux . . .

M. Forrestall: Dans ce contexte, est-ce qu'on a déjà cherché à savoir si un bâtiment à faible tirant, d'une puissance assez importante, et équipé d'une coque renforcée, pourrait évoluer sur la terre?

M. Sinclair: Comment?

M. Forrestall: S'il pourrait d'être installé sur une très grande remorque et transporté assez rapidement. Je me souviens de l'exploit incroyable d'un pêcheur nommé Basil Burns d'East Chezzetcook, qui pesait environ 150 livres et qui a porté un homme de 250 qui a pu, miraculeusement, survivre plus de quatre heures dans les eaux de Chezzetcook Harbour tout simplement parce qu'on ne pouvait pas les atteindre. On n'avait pas de bateau, pas d'équipement qu'on pourrait mettre à l'eau et qui pourrait naviguer dans ces trois, quatre ou cinq pouces de glace à moitié fondue. Ce n'est pas réellement ce que je voulais dire quand j'ai parlé de la capacité de faible tirant d'eau, car je sais qu'il s'agit là d'un concept beaucoup plus avancé, mais même si on parle d'un concept un peu moins ambitieux . . .

M. Sinclair: A ma connaissance, nous n'avons pas avancé dans notre conception des brise-glaces au point de pouvoir évoluer sur la terre. Nous avons ce genre de choses dans notre . . .

M. Forrestall: Par exemple, l'aéroglesseur.

M. Sinclair: Oui, dans certaines régions on peut s'en servir, avec certaines restrictions. Dans notre programme de recher-

[Texte]

have capability to trail search and rescue boats behind a small truck to get rapidly to the scene of an incident.

The Chairman: Thank you Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Maybe you could send the *Bras d'Or* out, refit the *Bras d'Or* and get that thing operational.

Le président: Monsieur Bussières.

M. Bussières: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, vous savez que pendant l'hiver la Basse-Côte-Nord est presque exclusivement soumise au transport maritime pour diverses sortes d'approvisionnements. Il est arrivé assez souvent par le passé, moins fréquemment cet hiver peut-être, à cause d'un climat moins rigoureux, mais il est arrivé assez souvent qu'on s'est plaint de la difficulté pour les brise-glaces de se rendre à certains endroits de la Basse-Côte-Nord. J'aimerais savoir si on a examiné la possibilité d'affecter un brise-glace en permanence à Sept-Îles et si on croit que cela pourrait faciliter le déblaiement des glaces dans certains ports de la Basse-Côte-Nord?

• 1635

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the honourable member will recognize that, from the discussion that has taken place here already, virtually every community would like to have its own icebreaker and unfortunately we just do not have enough resources to fulfil everybody's demands or even needs perhaps. So we must deploy the resources that we have in the best possible fashion according to our judgment of the need that exists. We recognize the needs of the various communities throughout the country and on the north shore as well as in Newfoundland and other places. The best I can say is that we will continue to try to do our very best in all circumstances to service the needs of the communities affected.

M. Bussières: Je comprends très bien les exigences financières dont on parle. Cependant, il faut quand même noter que, de Sept-Îles à Blanc-Sablon, il y a plusieurs communautés et que le port de Sept-Îles est un port extrêmement important qui a des installations qui appartiennent déjà au ministère des Transports.

Pourrait-on savoir ce que cela pourrait exiger, financièrement, un brise-glace, par exemple, qui desservirait la Basse-Côte-Nord, à partir de Sept-Îles? Combien est-ce que cela coûterait de plus qu'actuellement si ce brise-glace était basé à Sept-Îles en permanence? Je veux dire évidemment pour desservir toute la Basse-Côte-Nord.

Mr. Sinclair: I do not think the question of basing the icebreaker is really the important question; the question really is where the icebreaker is deployed. Again, at the risk of repeating myself, we have a great many requirements for icebreaking services along the whole stretch of the river as well as at Sept-Îles. Many of the ships that come in to Sept-Îles during the winter are in fact ice strengthened and have sufficient power that they are for all intents and purposes their own icebreakers.

[Traduction]

che et de sauvetage, nous pouvons tirer les bateaux de recherche et de sauvetage à terre par des petits camions afin de les amener rapidement sur les lieux.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous pourriez peut-être envoyer le *Bras d'Or*, réparer pour qu'il soit opérationnel.

The Chairman: Mr. Bussières.

Mr. Bussières: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, as you are aware during the winter season the lower North Shore depends almost entirely on maritime transport to obtain many supplies. Although it has happened less frequently this winter, perhaps because of the less rigorous climate in the past complaints were often made regarding the difficulty encountered by icebreakers in reaching certain places on the lower North Shore. I would like to know if the possibility of assigning an icebreaker to Sept-Îles on a permanent basis has been examined, and whether such a possibility might simplify ice clearing operations in some of the ports along the lower North Shore?

M. Sinclair: Je pense que l'honorable député comprendra que, d'après la discussion qui a déjà eu lieu ici, presque toutes les municipalités aimeraient avoir leur propre brise-glace; malheureusement, nous n'avons tout simplement pas les ressources nécessaires pour rencontrer les exigences de tout le monde ni peut-être même leurs besoins. Nous devons donc juger des besoins réels et, ensuite, déployer nos ressources de la meilleure façon possible. Nous connaissons les besoins des diverses municipalités à travers le pays, sur la Côte-Nord ainsi qu'à Terre-Neuve et à d'autres endroits. Tout ce que je peux vous dire est que nous allons continuer à faire de notre mieux dans toutes les circonstances pour répondre aux besoins des municipalités en question.

Mr. Bussières: I do understand the financial restrictions you were speaking of. Nonetheless, there are several communities between Sept-Îles and Blanc-Sablon and the port of Sept-Îles is an extremely important port which already has installations belonging to the Ministry of Transport.

Could you tell us what it would cost, in terms of money, to have an icebreaker servicing the lower North Shore from at Sept-Îles? How much over present costs would be involved in permanently placing an icebreaker at Sept-Îles? Of course, I mean an icebreaker to service the entire lower North Shore.

M. Sinclair: Le problème important n'est pas réellement la question de la base permanente du brise-glace; la question réelle est de savoir où le brise-glace est envoyé. Au risque de me répéter, je vous dis encore une fois que nous avons une grosse demande pour les services de brise-glace tout le long du fleuve ainsi qu'à Sept-Îles. Un grand nombre des navires qui viennent à Sept-Îles pendant l'hiver sont effectivement renforcés pour la glace et ont la puissance voulue pour être considérés à toutes fins utiles comme leurs propres brise-glaces.

[Text]

That is perhaps a solution for the Port of Sept-Îles itself but not necessarily for the communities along the North Shore. Again, I must say that we only have a limited number of ships at our disposal and we will try to assist as often and wherever we can to the best of our abilities.

M. Bussières: Monsieur le président, j'aurais une autre question   poser. J'aimerais savoir quelles sont les installations touchant la recherche et le sauvetage en mer dont on dispose   Sept- les même?

Mr. Sinclair: I am not sure that I have the information before me at the moment that would enable me to respond to the honourable member's question, Mr. Chairman. We would be glad to furnish a reply to him.

• 1640

M. Bussières: Une dernière question, beaucoup plus générale celle-là, monsieur le président, et concernant l'appartenance de la rive nord du golfe, de la basse côte nord, à la région administrative qui relève de Dartmouth en Nouvelle-Écosse. A-t-on déjà étudié la possibilité que cette zone puisse relever de la région administrative maritime de Québec? Est-ce que cela pourrait présenter des avantages quant au service pour les ports situés sur la basse côte nord, de Sept- les à Blanc-Sablon?

Mr. Sinclair: All the north shore already comes within the Quebec region of the Coast Guard. So it is not serviced by the Maritimes region at all; it is all serviced by the Quebec region out of Quebec City.

M. Bussières: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bussières. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I recall with some pleasure the way we were received when the Committee went to the Atlantic Provinces, and the Coast Guard certainly gave us some very good demonstrations. I have not had a chance to thank you personally but I certainly enjoyed it immensely. Unfortunately, the next day the *Carsons* sank but I do not think that we can associate the trip with that particular unfortunate incident.

I am interested in the idea—and this is in no way a criticism—that we are seriously looking at LNG, this kind of breaker for the north—the Class 10—and it is going to cost us \$300 million, and I totally agree with this. But if we are able to do that, then I would suggest that there might be something else we also should look at and that is what I think is a great energy saver, the 12-month utilization of the Seaway. Now there is some additional revenue—and I realize that the Corporation itself runs the Seaway—but on the other hand there will be some extra revenue because of the increase in rates, even though they are phased over a period of three years. It seems to me that there are some very good, strong reasons in terms of the export business we do—and I agree that not everybody in the Atlantic Provinces will agree with what I am saying—but there seem to be some very strong reasons for spending some real money in trying to make that Seaway a

[Translation]

Cette solution est peut-être bonne pour le port de Sept- les sans nécessairement aider les communautés le long de la Côte-Nord. Je vous répète que nous disposons d'un nombre limité de navires, et que nous essayerons, aussi souvent et à autant d'endroits que possible, de fournir l'aide demandée.

Mr. Bussières: Mr. Chairman, I have another question. I would like to know what search and rescue oceangoing facilities are available at Sept- les?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas s r d'avoir sous les yeux les renseignements qui me permettraient de répondre à la question de l'honorable député. Nous lui ferons parvenir une réponse plus tard.

Mr. Bussières: I have a final question, Mr. Chairman, it is more general than the last one, as to whether the North Shore of the Gulf, the lower north Shore, belongs to the administrative region which falls under Dartmouth in Nova Scotia. Has the possibility been considered that this zone might fall under the administration of Quebec maritime regions? Could this be of advantage regarding service to ports along the lower North Shore from Sept- les to Blanc-Sablon?

M. Sinclair: Toute la Côte-Nord relève déjà de la région du Québec pour ce qui est de la Garde côtière. Donc, elle n'est pas desservie par la région Maritime; elle est entièrement desservie par la région du Québec à partir de Québec.

Mr. Bussières: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bussières. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'aime à me rappeler la façon dont le Comité a été reçu lors de son voyage dans les Maritimes; la Garde côtière nous a certainement fait de très belles démonstrations. Je n'ai pas eu l'occasion de vous remercier personnellement, mais j'en ai tiré un immense plaisir. Malheureusement, le *Carson* a coulé le lendemain, mais je ne crois pas que nous puissions associer le voyage avec cet accident plutôt malheureux.

Je m'intéresse au fait—et je ne veux pas vous critiquer—que nous étudions sérieusement les LNG, ce genre de brise-glace pour le Nord, catégorie 10, et cela va nous c  ter 300 millions de dollars, et je suis entièrement d'accord avec cela. Mais si nous pouvons faire cela, alors nous devrions peut-être étudier également autre chose, une chose qui nous épargnerait beaucoup d'énergie, c'est-à-dire l'utilisation de la Voie maritime pendant toute l'année. Il y aurait là des revenus supplémentaires... je sais que l'Administration de la Voie maritime pourrait y trouver des revenus supplémentaires à cause de la hausse dans les droits, même s'ils sont répartis sur une période de trois ans. Il me semble qu'il y aurait de bonnes raisons de faire cela pour aider nos exportations, et je sais que tous les habitants des provinces Maritimes ne seront pas d'accord avec ce que je dis, mais il me semble qu'il y a de très bonnes raisons justifiant les déboursés nécessaires pour essayer de rendre naviguable la

[Texte]

12-month operation. I just wonder how far we are from that and whether there are any plans to go ahead with this?

Mr. Sinclair: There is a lot of interest both on the American and Canadian sides of the border with respect to a 12-month season for the St. Lawrence Seaway. However, there are a great many problems that would have to be solved before that could become a reality.

For example, there is not any point in having a 12-month season on the Seaway unless you could have virtually 24-hour-a-day navigation, which then presupposes navigation through ice-infested waters, confined waters, under very poor visibility conditions, the prerequisite for which would be an extremely accurate navigational system. Such systems are in the process of development but there would be a substantial cost to them. But I think that is the first prerequisite: that you could not justify a 12-month season in the St. Lawrence Seaway unless you had 24-hour-a-day navigation.

Mr. McRae: Is that not, though, also one of the real problems with the Seaway right now, the fact that there are not those kinds of navigational aids, and the fact that you lose a lot of time back and forth simply because we do not have that? Therefore, this is desirable whether we go on a 12-month operation or whether we just stay on the 9- or 10-month operation.

Mr. Sinclair: No, in the good-weather months, the ships are able to operate on a 24-hour-a-day basis.

• 1645

Mr. McRae: Yes, but there is a lot of tying-up in certain spots, and so on.

Mr. Sinclair: But that would be even more true in a winter season.

Mr. McRae: Yes.

Mr. Sinclair: The second prerequisite would be that we would probably have to limit those who could navigate in, say, January, February and March, to those ships which had sufficient hull configuration and sufficient power that they would for all intents and purposes be their own icebreakers. In other words, we would not be able to provide dedicated icebreaker support to all the shipping that might want to use the system. The prerequisite would have to be ice strength in hulls and sufficient power configuration to handle normal ice conditions.

The third major prerequisite is that you would probably need a system of ice management. In other words, in closely confined waters when you break ice and then it refreezes and you break it again and it refreezes without being able to drift off, you eventually wind up with a more serious ice mass than you ever had before you started breaking it. Some technology would have to be developed in order to handle that kind of situation—which technology would also be quite expensive.

Suffice it to say there is a great deal of interest. I think many people underestimate the problems, not the least of which would be the human problem. People would have some

[Traduction]

Voie maritime douze mois par année. Je me demandais si cette possibilité est encore très lointaine, ou si on a déjà des plans en ce sens?

M. Sinclair: Il y a beaucoup d'intérêt du côté américain ainsi que du côté canadien quant à une saison de douze mois pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Pourtant, il existe beaucoup de problèmes à résoudre avant que cela ne devienne une réalité.

Par exemple, cela ne sert à rien d'avoir une saison de douze mois sur la Voie maritime à moins d'avoir la navigation vingt-quatre heures par jour, ce qui présume la possibilité de naviguer même à travers les glaces, dans des passages étroits, avec une visibilité minimale, ce qui exigerait un système de navigation extrêmement précis. On est en train de développer de tels systèmes, mais ils coûteraient très chers. Mais j'estime que la condition préalable à la saison de douze mois dans la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est d'avoir la navigation vingt-quatre heures par jour.

M. McRae: Un des problèmes réels de la Voie maritime présent n'est-il pas justement le fait que ce genre d'aides à la navigation n'existe pas, et que cela fait perdre beaucoup de temps d'une façon ou d'une autre? Il serait donc souhaitable de les obtenir, que l'on adopte une exploitation de douze mois ou que l'on reste à neuf ou dix mois.

M. Sinclair: Non, pendant les mois de beau temps, les navires sont capables de fonctionner vingt-quatre heures par jour.

M. McRae: Oui, mais il y a pas mal d'embouteillage à certains endroits, etc.

M. Sinclair: Mais ce serait encore pire l'hiver.

M. McRae: Oui.

M. Sinclair: Une deuxième condition serait de limiter, pendant les mois de janvier, février et mars, par exemple, le passage aux navires à coque profilée et renforcée et assez puissants pour être en fait leurs propres brise-glaces. Autrement dit, nous ne pourrions fournir l'aide des brise-glaces à tous les navires qui pourraient la réclamer dans un tel cas. Il faudrait donc restreindre le passage aux navires à coque renforcée assez puissants pour passer à travers des glaces normales.

Le troisième condition serait l'instauration d'un système de gestion des glaces. Autrement dit, même si on brise la glace, elle peut congeler à nouveau sur place et il faudra la briser une deuxième fois, et elle congèlera de nouveau à moins qu'elle ne puisse s'écouler; sinon, les conditions de glace à la fin seront beaucoup plus sérieuses qu'elles n'étaient avant qu'on ne la brise. Il faudrait qu'on développe une technologie pour ce genre de situations—une telle technologie serait également très coûteuse.

Il suffit de dire qu'il y a un grand intérêt. Je crois que beaucoup de gens sous-estiment les problèmes, dont le problème humain n'est pas le moindre. Les gens auraient des diffi-

[Text]

considerable difficulty in operating ships in exposed conditions in Canadian winters.

Mr. McRae: If we are planning—and I gather we are—to do this very thing in Arctic waters on a 12-month basis, then it seems to me it would be at least feasible to operate something along this line in the Lakes.

Mr. Sinclair: It is technologically feasible, the difference being the confined waters of the Seaway as opposed to open waters in an ocean situation. And do not underestimate the problems of operating in the Arctic on the basis of a 12-month season. No one has ever done it before.

Mr. McRae: Yes, I realize that. Except that we are prepared to do it. And I would like to see a similar sort of resolution for the Lakes. At least we can spend more time and energy working it out. I agree with you that there is some real support, and a task force in the U.S. interested in this very kind of thing.

Are we equipping icebreakers in general to do this specific job? It seems to me there are very different jobs to be done in the Arctic, the East Coast, and the Lakes. There are different kinds of ice; different kinds of conditions. Are our icebreakers being designed, for instance in the Great Lakes, to deal with this kind of ice, or are they all-purpose ships with a little extra power in a slightly changed configuration?

Mr. Sinclair: As I said earlier to Mr. Forrestall, we are taking a look at a different kind of icebreaker which would have a greater adaptability to shallow-water situations. Because icebreakers are so expensive to build, we constantly have to exercise a judgment on virtually each and every vessel according to what its role may be. You have to construct the vessel to respond to its maximum role. In other words, if it is going to be a vessel required to operate in the Arctic, then it is going to need certain minimum capabilities which may take it out of operating in certain kinds of waters. That is one of the things we have under study at the present time in our fleet-utilization program.

Mr. McRae: What is the condition of the *Henrys* now? Is it operating and going to have a reasonable season this spring coming up?

Mr. Sinclair: It is operating now.

Mr. McRae: All right. The public will not see that you kept your fingers crossed. But we hope it does well. Thank you very much.

• 1650

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. I have a question for Mr. Sinclair. First of all, it is a statement. We were fortunate and I thank you on behalf of the Committee for the hospitality and the support you gave us while we were visiting the Atlantic coast. We have been talking about icebreakers today but it has been Coast Guard as well. We have noticed that from Vancouver right down to the Atlantic coast our Coast Guard equipment—it seems that we have the wrong type of boat at the wrong place doing the wrong kind of job, and very obsolete types of vessel that are absolutely useless in most instances. I hope you are trying to influence the govern-

[Translation]

cultés considérables à faire fonctionner des navires dans les rudes conditions de nos hivers canadiens.

M. McRae: Si nous prévoyons réaliser cela dans les eaux de l'Arctique douze mois par année, il me semble alors qu'il serait possible de faire quelque chose de pareil pour les Grands Lacs.

M. Sinclair: C'est faisable du point de vue technonologue, mais les eaux de la Voie maritime sont confinées, alors que les eaux de l'océan ne se sont pas. Et je ne sous-estime pas les problèmes qu'on rencontrerait en fonctionnant dans l'Arctique 12 mois par année. Jusqu'à présent, personne ne l'a fait.

M. McRae: Oui, je le sais. Mais nous sommes prêts à le faire. Et j'aimerais qu'on fasse les mêmes efforts pour les Grands Lacs. Nous pouvons tout au moins dépenser plus de temps et d'énergie à chercher la solution. Je suis d'accord avec vous qu'il existe un appui réel, ainsi qu'une équipe de travail aux États-unis qui s'intéresse à ce genre de chose.

En général, est-ce que nos brise-glaces sont équipés pour faire ce travail particulier? Les tâches qu'ils doivent accomplir dans l'Arctique, sur la côte est et dans les Grands Lacs diffère beaucoup. La glace diffère, les conditions diffèrent. Nos brise-glaces sont-ils conçus, par exemple, pour les Grands Lacs, pour ce genre de glace, ou sont-ils des navires à tout faire avec un peu de force supplémentaire et un profil un peu modifié?

M. Sinclair: Comme je l'ai dit plus tôt à M. Forrestall, nous étudions un modèle différent de brise-glaces qui s'adapterait mieux aux situations d'eau peu profonde. Puisqu'il coûte si cher de construire des brise-glace, nous devons constamment concevoir un navire en fonction de son rôle éventuel. Il faut construire le navire pour qu'il donne un rendement maximum. Autrement dit, si le navire aura à fonctionner dans l'Arctique, il aura besoin de certaines capacités minimums qui l'empêcheront peut-être de fonctionner dans certaines autres eaux. C'est une des choses que nous étudions actuellement dans notre programme d'utilisation de la flotte.

M. McRae: Quel est l'état actuel du *Henry*? Fonctionne-t-il, et aura-t-il une saison normale ce printemps?

M. Sinclair: Il est à l'œuvre à l'heure actuelle.

M. McRae: Très bien. Le public ne pourra pas voir que vous vous êtes croisé les doigts. Mais nous espérons que ce navire fonctionnera bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur McRae. J'aimerais poser une question à M. Sinclair. Tout d'abord, permettez-moi de faire une déclaration. Au nom du Comité, je voudrais vous remercier pour l'hospitalité que vous nous avez témoignée lorsque nous nous sommes rendus sur la côte atlantique. Aujourd'hui nous avons parlé de brise-glace mais on s'était également intéressé à la Garde côtière. Il semble que l'on ait les mauvais bateaux aux mauvais endroits, que l'on ne fasse pas les choses qu'il faut, que les navires sont très vieux et que dans bien des cas ils sont absolument inutiles. J'espère que vous vous efforcez d'influencer le gouvernement afin qu'il améliore votre équipe-

[Texte]

ment to increase your equipment to provide better facilities for search and rescue.

I hope I am not putting you on the spot, and I hope you will feel free to answer or not, but there seems to be some kind of conflicting report between DND and the Coast Guard. On major rescue operations we found that we get half way and then all of a sudden DND takes over and the Coast Guard become second-class citizens on their own vessels.

I was just wondering, Mr. Sinclair, if there are any negotiations going on between DND and the Coast Guard to make the search and rescue Coast Guard a separate identity, completely autonomous in their own operations, and have DND as a secondary strength in the event that since they have the facilities and equipment perhaps to a larger extent than you do, but that since the Coast Guard has the expertise and can complete their operations, they have the DND as a standby instead of the reverse. I am just wondering since our visits if any negotiations at all are going on to make each a separate identity and let the DND fight the battles and let search and rescue do their work.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the whole subject of search and rescue was studied by an interdepartmental committee chaired by the Treasury Board which reported about a year and a half ago, I believe. Out of that came a decision that the Department of National Defence would be that government agency which was charged with the responsibility for search and rescue activities, and that the Coast Guard would act as a primary resource to the Department of National Defence in carrying out the marine search and rescue activities.

I believe the Coast Guard and National Defence have developed a reasonable working rapport whereby Coast Guard emergency officers are on duty at rescue co-ordination centres manned by the military. In fact, we have as a result of the deliberations of the interdepartmental committee also set up subsurface centres at Quebec City and St. John's, Newfoundland.

I think the system is working reasonably well in that even though it may be under the over-all responsibility of the Department of National Defence, there is a very clearly understood division of duties with respect to marine incidents. In the last year or so I do not think we have had any great problems in operating under this particular system.

The Chairman: Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: I would like to get back to the subject of the Vessel Traffic Management system at Port-aux-Basques. I would like to ask Mr. Quail why he sent an instruction out from Ottawa to Port-aux-Basques that the notice to shipping to December 30 be cancelled and the area of operations of this Vessel Traffic Management system be reduced from the 39-mile radius from Channel Head to 10 miles from Channel Head, which is useless and which does not help the ferry traffic and does not assist them in getting across the shipping routes. Why was that sent on January 20? Who recommended it? And did the Minister approve it? Was the Minister consulted?

[Traduction]

ment pour que vous puissiez assurer un meilleur service de recherche et de sauvetage.

Vous répondrez à ma question si vous le désirez mais il me semble qu'il y ait certains conflits entre le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière. Lors des opérations de sauvetage très importantes, la Garde côtière fait la moitié du travail quand d'un seul coup le ministère de la Défense nationale intervient et la Garde côtière se trouve reléguée au second rang.

Je me demandais si le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière avaient engagé des négociations en vue d'établir une distinction claire entre les opérations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière et celles du ministère, ce dernier jouant un rôle de soutien. Le Ministère dispose d'installations et de matériel peut-être plus important que les vôtres mais, comme vous avez les compétences nécessaires, peut-être le Ministère pourrait-il vous servir de force d'appoint au lieu que ce soit le contraire. J'aimerais savoir si des négociations ont été engagées depuis que nous nous sommes rendus sur place, si l'on fait en sorte que chacun ait des fonctions bien déterminées.

M. Sinclair: Monsieur le président, un comité interministériel présidé par des représentants du Conseil du trésor a étudié la question de la recherche et du sauvetage et ce comité a fait rapport il y a environ un an et demi, je crois. Le rapport a servi de base à la décision selon laquelle le ministère de la Défense nationale serait responsable des opérations de recherche et de sauvetage, la Garde côtière jouant le rôle de première ressource du ministère de la Défense nationale dans le cadre de ces opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Je crois savoir que la Garde côtière et le ministère de la Défense nationale ont établi des relations satisfaisantes; des membres de la Garde côtière ont été affectés au centre de coordination des opérations de sauvetage, où il n'y avait que du personnel des forces armées. D'autre part, les efforts de ce comité interministériel ont également eu pour effet la création de centres de sauvetage à Québec et à Saint-Jean, Terre-Neuve.

Je pense que le système fonctionne de façon satisfaisante; certes, c'est le ministère de la Défense nationale qui en est responsable, mais la répartition des tâches en ce qui concerne les opérations de sauvetage en mer est clairement établie. Je ne pense pas qu'il y ait eu de problème grave au cours de l'année qui s'est écoulée.

Le président: Monsieur Crosbie.

M. Crosbie: J'aimerais en revenir au système de gestion du trafic maritime de Port-aux-Basques. J'aimerais demander à M. Quail pourquoi il a demandé à Port-aux-Basques, depuis Ottawa, d'annuler les avis aux navigateurs du 30 décembre et pourquoi il a demandé de ramener de 39 à 10 milles le rayon de portée du système de gestion du trafic maritime autour de Channel Head. Une telle mesure est inutile vu qu'elle n'est d'aucune aide pour les services de traversiers. Pourquoi l'avis a-t-il été envoyé le 20 janvier? Sur la recommandation de qui? Le ministre l'a-t-il approuvé? A-t-il été consulté?

[Text]

[Translation]

• 1655

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, the situation, I think, as Mr. Sinclair reported a bit earlier, is that the original notice was quite specific that it was a trial we were putting into place. That was notice number one. It was in place. That was notice number one. It was in place, as you suggested, near the end of January, after which time we did rescind the message and moved into a situation in which we had a more restrictive operation out of Port-Aux-Basques whereby we were asking ships, again on a trial basis, to call in but, as you suggest, in the 10-mile area.

I think a couple of points are important in traffic control: you have to be absolutely sure that whenever you have ships under your control you are fully capable at all times of monitoring the situation. If you have a traffic system where you put ships into a controlled frequency on the radio, which was one of the suggestions in the initial trial—and again, as you suggested earlier, it is a little more difficult than it is on a map—if you have ships in there on one channel and you have ships just outside that line you are controlling on another channel and you are not absolutely sure that you have full participation and full radar coverage, you really have a ship here and you have a ship here and they cannot talk to one another, because you have more than one channel, a control frequency, and you have another one potentially on another channel and you have a potentially serious situation.

Mr. Crosbie: Who made the decision that this centre was not to operate except in this limited 10-mile area—useless area—on January 20, and did the Minister approve the decision? Can I keep it to that?

The Chairman: Mr. Sinclair. Mr. Quail.**Mr. Quail:** The commissioner of the Coast Guard.

Mr. Crosbie: The commissioner of the Coast Guard is not here today, is he? You do not know whether he got the Minister's permission or not. Who made the decision in 1976 to take equipment from Cuslett and Placentia Bay, where there was a vessel traffic-management system, and move it to Port-Aux-Basques? Surely they must have studied the Port-Aux-Basques area first before deciding to spend public funds to put in a vessel traffic-management system at Port-Aux-Basques. Now you are saying that there is some doubt in 1978 whether this is adequate or whether there should be a centre at Port-Aux-Basques. Somebody has to be wrong either in 1976 or in 1978. Who was responsible in the first place for moving this? I want to get to the bottom of this, I am not satisfied with any explanation I have heard yet. There is something very much wrong here. Who is right? And why was not a study done before 1976 so that you would know whether this is the right place to put a centre? It is now being suggested that it is not in the right place.

Mr. Quail: I do not think we have suggested that it is not in the right place. I think the question you are asking is the area of coverage over which that traffic centre should work. We

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, comme M. Sinclair l'a dit il y a quelques instants, le premier avis indiquait très clairement qu'il s'agissait là d'un essai. Tout a été mis en place comme vous l'avez dit vers la fin du mois de janvier, après quoi nous nous sommes installés à Port-aux-Basques, où nous avons demandé aux bateaux de se prêter à notre expérience mais cette fois dans une zone de 10 milles.

Certaines questions sont importantes dans le contrôle du trafic: il faut être absolument sûr qu'il est possible en tout moment de surveiller la situation des navires que l'on contrôle. Ainsi, si l'on contrôle les navires grâce à certaines fréquences radio, ce qui a été fait au cours de l'essai initial, et ce qui est plus difficile que de contrôler cela sur la carte, comme vous l'avez dit, si le navire que vous surveillez dans une certaine zone et un autre navire qui se trouve à l'extérieur de cette zone, ne peuvent pas entrer en communication l'un avec l'autre, et si on ne peut surveiller ce dernier par radar, la situation peut devenir fort dangereuse.

M. Crosbie: Qui a décidé que ce centre n'opérerait pas à l'extérieur de cette limite de 10 milles, ce qui est une zone tout à fait dérisoire, le 20 janvier? Le ministre a-t-il approuvé une telle décision?

Le président: Monsieur Sinclair. Monsieur Quail.**M. Quail:** C'est le commissaire de la Garde côtière.

M. Crosbie: Il n'est pas ici aujourd'hui, n'est-ce pas? Savez-vous s'il a reçu la permission du ministre ou non? Qui a pris la décision en 1976 de retirer l'équipement de Cuslett et de la Baie de Plaisance où il existait un système de gestion du trafic des navires et de l'installer à Port-Aux-Basques? Je suppose que la situation de Port-Aux-Basques a dû être étudiée soigneusement avant que l'on ne décide de dépenser les deniers publics pour installer ce nouveau système. Or, vous dites douter que ce système soit adéquat à l'heure actuelle, et vous vous demandez si on ne devrait pas installer un centre à Port-Aux-Basques. Quelqu'un a dû se tromper, soit en 1976, soit en 1978. Qui est responsable du transfert? Je veux savoir! Personnellement, je ne suis satisfait d'aucune des réponses qui m'ont été données à cette question jusqu'à l'heure actuelle. Il me semble que quelque chose ne tourne pas rond. Qui a raison? Pourquoi n'a-t-on pas fait une étude avant 1976 afin de savoir si c'est bien le bon endroit où installer un centre. Car en fait, on semble penser maintenant que ce n'est pas le bon endroit.

M. Quail: Je ne crois pas que c'est ce que nous ayons dit. Je crois que votre question porte en fait sur la zone que desservirait ce centre de trafic. Celle-ci s'étend sur une distance de 20

[Texte]

have a question, it is going out to about 10 miles and you are saying it should go out to 39 miles or 36 miles.

Mr. Crosbie: right.

Mr. Quail: That is the what you are asking.

Mr. Crosbie: That is the normal range for this equipment.

Mr. Quail: It is the normal range; who says it is the normal range of this equipment?

Mr. Crosbie: I am saying it for now, and if you do not agree you can say it is not the normal range. What was this centre designed to achieve when it went to Port-Aux-Basques? The Minister said in his letter to me that it is going to cover the international shipping lanes that go past Port-Aux-Basques. Is that not what it is designed to do?

Mr. Quail: We are testing it to find the coverage it has. We had one trial up to the middle of January and we have another trial now that is much more limited, out to 10 miles, and that is where we stand today.

Mr. Crosbie: What is the purpose of the 10-mile trial? The centre is useless if it is only to cover a 10-mile area. It does not even get out to the important area where the ferries cross the main traffic of the shipping lanes. What would be the point of only testing it in this 10-mile area?

Mr. Quail: Mainly that it will test the reliability of the equipment.

Mr. Crosbie: The equipment was working in Cuslett and Placentia Bay and at a certain area down at Placentia Bay before you moved it. Is that not so?

Mr. Quail: That is correct.

• 1700

Mr. Crosbie: Was a study done? Mr. Sinclair says there is going to be a study done in 1978 on whether there should be a basic traffic management system for the whole Cabot Strait.

Mr. Quail: That is correct.

Mr. Crosbie: . . . whether this should be in Cape Breton or wherever, and I know what it will include. It should be in Cape Breton. I suggest to you that with the radar installation from Table Mountain you can easily survey the whole Cabot Strait from the Port aux Basques side. Now the study is going to be done in 1978; a decision was made in 1976, and the work goes on during 1977; hundreds of thousands of dollars were spent to put it there for January 1978 and it has stopped in its tracks. Now who is responsible for all these contradictory decisions? Somebody has made a wrong decision somewhere, either in 1976, 1977 or 1978.

Mr. Quail: I think that you have to realize that there are various levels of traffic control. We talk about four levels of traffic control; one is the bridge to bridge; one is the information system which is the Ecareg system that we have at present

[Traduction]

milles, et vous prétendez que cette distance devrait aller jusqu'à 39 ou 36 milles.

M. Crosbie: C'est bien cela.

M. Quail: C'est bien ce que vous demandez.

M. Crosbie: C'est la portée normale de ce genre d'équipement.

M. Quail: Qui affirme une telle chose?

M. Crosbie: C'est moi, et si vous n'êtes pas d'accord, vous pouvez dire le contraire. Quel était le but recherché lorsque l'on a décidé d'installer ce centre à Port-Aux-Basques? Le ministre a dit, dans la lettre qu'il m'a adressé, que ce centre surveillerait les lignes de navigation internationales qui sont au large de Port-Aux-Basques. N'est-ce pas là le but de toute l'opération?

M. Quail: C'est ce que nous essayons de découvrir à l'heure actuelle. Nous avons procédé à des expériences jusqu'à la mi-janvier. Nous avons lancé une autre expérience beaucoup plus limitée à l'heure actuelle et qui ne s'étend que sur une zone de 10 milles. C'est là où nous en sommes à l'heure actuelle.

M. Crosbie: Quelle est la raison d'être de cet essai dans une zone de 10 milles? Le centre est absolument inutile pour une zone aussi limitée. Cette zone ne couvre pas les endroits importants où les traversiers croisent les lignes importantes de navigation.

M. Quail: Peut-être voulons-nous simplement étudier la fiabilité de l'équipement.

M. Crosbie: Cet équipement fonctionnait bien à Cuslett et à la Baie de Plaisance, n'est-ce pas, ainsi qu'à un autre endroit de la Baie. N'est-ce pas exact?

M. Quail: C'est exact.

M. Crosbie: A-t-on fait une étude? M. Sinclair dit que l'on en fera une en 1978 et qui portera sur les raisons d'être d'un système de gestion du trafic pour le détroit de Cabot.

M. Quail: C'est exact.

M. Crosbie: Apparemment, on étudiera aussi la question de savoir si ce système devra être établi au Cap-Breton ou autre part, et je sais ce que contiendra cette étude; je sais que l'on recommandera le Cap-Breton. Permettez-moi de vous dire qu'avec l'installation radar de Table Mountain, on peut très facilement surveiller tout le détroit de Cabot à partir de la côte de Port-aux-Basques. On dit que l'étude sera faite en 1978. Une décision avait été prise en 1976 et des travaux entrepris en 1977. Des centaines de milliers de dollars ont été dépensés pour que tout soit mis sur pied pour janvier 1978, et voilà que tout en est au point mort à l'heure actuelle. Qui est responsable de toutes ces décisions contradictoires? Quelqu'un a pris une mauvaise décision, soit en 1976, 1977 ou 1978.

M. Quail: Il faut savoir qu'il existe différents niveaux de contrôle du trafic. Il y en a quatre: d'abord, le niveau élémentaire, ensuite le système d'information, le système Ecareg qui couvre à l'heure actuelle toute la côte est; ensuite, un troisième

[Text]

covering all of the east coast; then you move into a level three situation which is a higher level, and of course you move into a level four which is completely controlled. We have Ecareg; we have what we call a localized port system at Port aux Basques. The study that Mr. Sinclair has referred to is a study that would move it then to a higher level, a level three, to cover the whole Strait, if that is what the requirement is. It would be a much more expensive system than what we have at the present time.

Mr. Crosbie: Well it took you only 20 days to decide that the original notice to shipping and the original area of 39 miles they had in that notice—you really wanted that stopped. Now from January 20 till now they have been diddle-fiddling and partying around in a zone 10 miles from Channel Head and Port aux Basques which does not touch the shipping lanes at all to any great extent. Now that is two months, January, February, almost two months now that you have been experimenting with this 10-mile zone. If it were restricted to the 10-mile zone, the whole thing should be blown up, or else moved somewhere else. Why is there such a long period of experimentation on this 10-mile trial?

Mr. Quail: I do not really have a specific answer on that one. I would like to suggest to you though that although they have a system that is testing 10 miles the people in the traffic centre are in a position to monitor beyond the 10 miles; if they see a specific situation which they consider dangerous they should—and they have been told to—take appropriate action.

Mr. Crosbie: Well I suggest to you, sir, that traffic centre is there now doing nothing; the nine additional personnel there are not being used as they should be used, and the whole thing is at a standstill. I am going to get to the bottom of it because I believe this is just a part of a downgrading of the Newfoundland region, along with the icebreaker service, along with the other ways that the Newfoundland region is downgraded, and treated as an orphan by Ottawa and by the Maritime region in particular. The Maritime region always feels that Newfoundland should be under it. Now there is something wrong here, and I am going to be asking the Minister questions; I am going to be asking Mr. Jamieson questions. It is in his district. Has he approved this downgrading of this present traffic management system? Has he been informed or has he been given his or any opinion on this system?

Mr. Quail: I have not been in contact with Mr. Jamieson at all on this subject.

Mr. Crosbie: Well I am going to be in contact with him.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie. Mr. Baker.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just one supplementary.

The Chairman: Mr. Forrestall, one short supplementary, because Mr. Baker is next on the list. We have gone beyond our time, so I should really ask the members if they want to continue the question and answer period for another few minutes. If that is agreeable we can. I think Mr. Sinclair is agreeable to stay for a few more minutes.

[Translation]

niveau, plus élevé, plus un quatrième où le contrôle est total. Nous avons le système Ecareg, nous avons un système localisé à Port-aux-Basques. L'étude dont parle M. Sinclair porterait sur un contrôle du troisième niveau et qui couvrirait tout le détroit, si tel est le besoin. Il s'agirait d'un système beaucoup plus coûteux que ce que nous avons à l'heure actuelle.

M. Crosbie: Il vous a fallu seulement 20 jours pour décider d'arrêter votre système de surveillance sur 39 milles au sujet duquel vous aviez informé les navires. Depuis le 20 janvier, vous vous amusez à jouer dans cette zone de 10 milles allant de Channel Head à Port-aux-Basques et qui ne couvre pas de façon importante les limites de navigation. Depuis deux mois, janvier et février, vous faites des expériences dans cette zone de 10 milles. Je crois que si tout se limitait à cette zone, il faudrait repenser complètement ce système ou installer tout ceci autre part. Quelle est la raison pour laquelle on fait de si longues expériences dans cette zone de 10 milles?

M. Quail: Je ne pourrais vous répondre précisément à cette question; je pourrais simplement vous dire que même si le système ne fonctionne que pour cette zone de 10 milles, le centre de trafic peut surveiller ce qui se passe à l'extérieur de cette zone. Si, au centre de contrôle, une situation est considérée comme dangereuse, le personnel doit prendre les mesures qui s'imposent.

M. Crosbie: Personnellement, j'estime que le centre ne fait à l'heure actuelle aucun travail digne de ce nom. Les neuf membres de personnel supplémentaire ne sont pas utilisés comme ils le devraient, et toute l'opération semble en être au point mort. Il faudra bien que je comprenne le fin mot de toute cette histoire, car je suis persuadé qu'il s'agit là encore d'une tactique de dénigrement de Terre-Neuve, comme c'est le cas d'ailleurs pour la question des brise-glaces et pour d'autres questions également. Terre-Neuve a toujours été traité comme un orphelin par Ottawa et par les autres régions de l'Atlantique en particulier. J'estime qu'il y a là quelque chose qui cloche et je poserai des questions au Ministre à cet égard. Je demanderai à M. Jamieson s'il a approuvé la détérioration du système actuel de gestion du trafic? A-t-il été mis au courant? A-t-il pu donner son point de vue sur cette question? En effet, tout cela se passe dans son district.

M. Quail: Je n'ai pas discuté de cette question avec M. Jamieson.

M. Crosbie: Non, mais moi je vais en discuter avec lui.

Le président: Merci monsieur Crosbie. Monsieur Baker.

M. Forrestall: Monsieur le président, une question complémentaire.

Le président: Monsieur Forrestall, veuillez à ce que votre question complémentaire soit brève car M. Baker est l'orateur suivant sur la liste. Nous avons dépassé le temps qui nous est imparti et je demanderai aux autres députés d'être brefs. Je crois que M. Sinclair est d'accord pour rester quelques instants supplémentaires.

[Texte]

Mr. Forrestall: Was this a question, Mr. Chairman, of putting in place a system which, once in place, was found to be in fact dangerous because of its lack of sophistication in effecting an absolute control situation? Is there any merit in that? That to me would be absolutely incredible. Whoever would have been responsible for the location of a traffic-management system in which there was not absolute confidence with respect to its capacity to operate and operate efficiently and safely? I think some disciplinary action would have to be taken with respect to that, because I would find that incredible. Having said that and put you in a position to duck out from under it, the question still stands: is there anything to the thought that I expressed? It does not come from anybody else; it is rather based on what you said that perhaps you put it in place and found it to be less than adequate and have taken it out, which is the only correct thing to do if in fact that was the situation.

• 1705

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I might respond to that, I do not suggest that is the case at all.

Mr. Forrestall: I did not say you suggested it. I suggested it. I just wondered from what you were saying if there seemed to be some confusion.

Mr. Sinclair: No. I think the situation is that the system is in place. It remains to be determined what its operational range should be and it is a desire on our part to proceed deliberately and carefully towards moving to an appropriate range. To move immediately to 32 or 39 miles in my opinion would be a little presumptuous, and I think the present method of going about it in establishing solid bases in increments under which the system works effectively and the people are trained in the operation of the system in the locality in which it exists.

Mr. Forrestall: You use that word "safely" to remind me not to cross the street anymore until you are sure.

Mr. Sinclair: ... so that it moves out to its appropriate range in an orderly progress and does not immediately snap out to a maximum distance right at the start. I would also like to comment, if I might, Mr. Chairman, that I do not believe there is any discrimination on the part of any segment of the Coast Guard towards or against the Newfoundland region in any way, shape or form. I believe that decisions are taken in the balanced best interests of the whole situation without any bias in any way, shape or form, and I think I would be remiss if I did not put those comments on the record, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. Mr. Baker.

Mr. Baker: On that point, Mr. Chairman, the Newfoundland region is just as important as the other regions and I am wondering if Mr. Quail could tell me whether or not say the person in charge of the Newfoundland region as compared to the person in charge of the other regions and their staff, their

[Traduction]

M. Forrestall: Quel est l'avantage, monsieur le président, de mettre en place un système qui se révèle dangereux parce qu'il n'est pas conçu pour contrôler de façon absolue la situation? Il me semble qu'il s'agit là de quelque chose d'incroyable. Qui pourrait être responsable d'un système de gestion du trafic qui ne serait pas à même de fonctionner efficacement et sans danger? Je crois que des mesures disciplinaires s'imposeraient en un tel cas. Maintenant que je me suis exprimé et que je vous donne la possibilité de réfuter mon argument, j'aimerais que vous fassiez des commentaires. Personnellement, je me fonde sur ce que vous venez de dire: vous avez mis sur pied un système, vous vous êtes rendu compte qu'il ne fonctionnait pas, vous avez décidé de le retirer de la circulation, ce qui était la seule chose à faire dans un tel cas.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre à ce qui vient d'être dit, je puis vous assurer que ce n'est pas le cas du tout.

M. Forrestall: Je n'ai pas dit que c'est ce que vous disiez, je vous ai donné ma théorie. Je me demandais simplement si une certaine confusion ne règne pas à en croire ce que vous venez de dire.

M. Sinclair: Non, la situation est la suivante: le système est en place, il reste à déterminer sa portée. Quant à nous, nous avons l'intention de fixer cette portée avec le plus grand soin. Il serait un peu présomptueux de notre part de déterminer tout d'un coup que la portée de ce système devrait être de 32 ou de 39 milles. A l'heure actuelle, nous étudions petit à petit les zones dans lesquelles le système fonctionne efficacement et nous formons notre personnel en conséquence.

M. Forrestall: Vous parlez de sécurité. Il faudra faire bien attention avant que tout ne soit en place.

M. Sinclair: Nous ne voulons pas brusquer les choses. J'aimerais signaler également, monsieur le président, que je ne crois pas qu'il existe de la discrimination de la part de la Garde côtière contre la région de Terre-Neuve. Les décisions sont prises en tenant compte de la situation globale et sans idée préconçue. Je crois qu'il était de mon devoir de préciser cela.

Le président: Je vous remercie, monsieur Sinclair. Monsieur Baker.

M. Baker: A cet égard, monsieur le président, la région de Terre-Neuve est tout aussi importante que les autres régions et je me demande si M. Quail pourrait me dire si la personne responsable de la région de Terre-Neuve et son personnel

[Text]

immediate staff, are paid on the same salary level as the other regional staff.

Mr. Sinclair: If I might respond to that question, Mr. Chairman, the pay or remuneration of any public servant is based upon the classification level of his job which is determined in accordance with the over-all system of classification throughout the Public Service in Canada. And that applies equally as well in the Coast Guard and in the Newfoundland region of the Coast Guard. The jobs in Newfoundland have been, I believe, fairly rated in the classification system. I know perhaps that some folks in Newfoundland will not agree with that but I also know people in Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Quebec, Ontario and British Columbia who work in the Coast Guard and in Transport and in other government departments who share exactly the same opinion.

Mr. Baker: Mr. Chairman, I can take it from that, then, that the Newfoundland regional staff are paid less than their counterparts in the other regions.

Mr. Sinclair: Not necessarily, Mr. Chairman.

Mr. Baker: The intent of that question is simply in response to your other comment that each of the regions are equal. Mr. Chairman, I have just one simple question to ask, and that is, how does the Coast Guard, how do you people who administer it on a national level, how do you rate the importance of providing icebreaker services to various activities that I believe you are responsible for? If you take my riding alone, providing icebreaker services for the major shipping lanes, let us take Botwood and Lewisporte, it is my understanding that you are reimbursed by the paper companies whenever the paper companies ask for an icebreaker to go into Botwood.

• 1710

Two icebreakers in Newfoundland; in my riding alone, two major shipping lanes going the year round into two different ports, big ports, and then, on the other part of the coin, I got a telephone call last year, an emergency situation, as we often do. The fact that there is an island with a thousand people on it, with no hospital on the island or any of these facilities that are badly needed by the people there, of a ferry system that cannot operate because there is no icebreaker, of having an emergency situation of a lady who is pregnant and has to go to the hospital, and because the ice was not broken in the past six days previous when we made the request, of course, there were some serious consequences.

This is the standard thing, day after day after day, every time of the year, right now. I am wondering how you equate the importance of providing icebreaker facilities for boats that your department subsidizes, that is MOT, with providing icebreaking services for the shipping lanes and how, in that analysis and that conclusion that you come to on your preference and your order of priority, you would not at some point in time say that there will be, as Mr. Forrestall mentioned, icebreakers available with the type of draft that is needed to provide a service for these islands.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to set the record straight on one point that the honourable member made, and

[Translation]

immédiat reçoivent le même salaire que des personnes comparables dans les autres régions.

M. Sinclair: La paie de tous les fonctionnaires dépend du niveau de classification du poste, ce qui vaut pour l'ensemble de la Fonction publique du Canada. Cela s'applique également pour la Garde côtière et pour le personnel de la région de Terre-Neuve travaillant pour celle-ci. Les travaux à Terre-Neuve se situent assez bien dans le système global de classification. Je sais que certaines personnes de Terre-Neuve ne seront peut-être pas d'accord avec moi, comme d'ailleurs d'autres personnes en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, qu'il s'agisse de personnes travaillant pour la Garde côtière, pour le ministère des Transports ou pour d'autres ministères.

M. Baker: Monsieur le président, je puis donc en conclure que le personnel régional de Terre-Neuve touche un moins gros salaire que son homologue d'autres régions du pays.

M. Sinclair: Pas nécessairement.

M. Baker: Si je pose cette question, c'est que je vous ai entendu dire que toutes les régions étaient égales. J'aimerais poser une question simple: quelle est pour la Garde côtière et pour vous qui administrez celle-ci au niveau national l'importance relative des divers services de brise-glaces que vous êtes appelés à rendre? Si l'on prend l'exemple de ma circonscription, vous fournissez les services de brise-glaces pour les lignes de navigation les plus importantes, Botwood et Lewisporte. Je crois comprendre que les industries de pâte et papier vous dédommagent pour les services de brise-glaces qui se rendent à Botwood.

Il y a deux brise-glaces à Terre-Neuve et, dans ma circonscription, deux voies importantes de navigation qui permettent aux navires de se rendre dans deux grands ports. Par contre, l'année passée, j'ai reçu un coup de téléphone. Il s'agissait d'un cas d'urgence, un appel qui provenait d'une île d'un millier d'habitants, sans hôpital, sans traversier, puisqu'aucun brise-glaces ne dégage les glaces. Il s'agissait d'une femme sur le point d'accoucher et qu'il fallait transporter à l'hôpital. Comme les glaces n'avaient pas été brisées depuis six jours, la situation est devenue très grave.

Une telle situation est tout à fait courante à cet endroit. Je me demande comment vous pouvez penser qu'il est aussi important de prévoir des services de brise-glaces pour les bateaux que votre ministère subventionne et pour le dégagement de lignes de navigation. Quel est votre ordre de priorité? Comme M. Forrestall l'a dit, ne croyez-vous pas qu'il faudrait prévoir des brise-glaces suffisamment puissants pour fournir un service aux habitants de ces îles?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'aimerais rectifier ce qu'a dit l'honorable député: nous ne recevons aucune indem-

[Texte]

that is that we do not receive compensation from the paper company for the provision of the icebreaker service.

Mr. Baker: Okay.

Mr. Sinclair: By the same token, if we were not providing icebreaker assistance to the commercial vessels when they come into the port of Botwood, then I am sure we would be faced with representations from members in that area in regard to the paper company shutting down because the ships were unable to get in to get the product to take it away, and the inventory would be building up.

That is the kind of decision that we are faced with. Do we go one place or the other? Do we keep 300 people in jobs in a paper mill in one spot or break out ice for a woman who is pregnant to get to the hospital? I am sure we are forever going to be faced with situations where people can point to us and say, "You were wrong". And who knows, maybe we were? However, the people on the scene have to make decisions at the time and, as I said earlier, they try to make the best possible decisions that they can in the over-all circumstances.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

That is it. I would like, on behalf of the members, to thank Mr. Sinclair, Mr. Quail and the officials for appearing before us today. We will stand Vote 10 and Vote 15.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

nité de la part des industries de pâte et papier pour les services de brise-glace que nous leur fournissons.

M. Baker: Très bien.

M. Sinclair: Il faut dire également que si nous ne fournissons pas ce genre d'aide aux navires commerciaux lorsqu'ils accostent au port de Botwood, je crois que les députés de cette région nous feraient part de leurs griefs, parce que les industries de pâte et papier seraient obligées de fermer à cause de leur stock excédentaire qui ne pourrait être évacué.

C'est ce genre de décision que nous devons prendre. Assurons-nous un emploi à 300 ouvriers d'une usine de pâte et papier où allons-nous permettre à une femme enceinte de se rendre à l'hôpital? Je suis certain que l'on pourra toujours nous accuser d'avoir mal fait. Et qui sait, peut-être est-ce le cas? Cependant, il faut prendre des décisions rapidement, sur place, et comme je l'ai dit précédemment, on essaie de prendre les meilleures décisions en tenant compte des circonstances.

Le président: Je vous remercie, monsieur Baker.

J'aimerais remercier, au nom des membres du Comité, M. Sinclair, M. Quail et les hauts fonctionnaires qui ont comparu devant nous aujourd'hui. Nous réservons les crédits 10 et 15.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator;

Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

Du ministère des Transports:

M. G. M. Sinclair, administrateur;

M. R. Quail, administrateur adjoint, Garde côtière canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Thursday, March 16, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le jeudi 16 mars 1978

Président: M. John Campbell

Government
Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79: Vote 70: Atlantic
Pilotage Authority under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1978-1979: Crédit 70:
Administration de pilotage de l'Atlantique sous la
rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Baker
(*Gander-Twillingate*)
Benjamin
Bussières
Cadieu
Condon

Crosbie
Dionne
(*Kamouraska*)
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Gendron
Harquail
Lapointe
Loiselle
(*Saint-Henri*)

Marshall
Mazankowski
McCain
Ritchie
Roy (*Laval*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services
Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 16, 1978
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bussières, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Lapointe and Mazankowski.

Witness: From the Atlantic Pilotage Authority: Captain A. D. Latter, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

The Chairman called Vote 70—*Atlantic Pilotage Authority* under Transport.

The witness answered questions.

At 4:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 MARS 1978
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui   16 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Bussières, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Lapointe et Mazankowski.

Témoin: De l'Administration de pilotage de l'Atlantique: Capitaine A. D. Latter, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979 (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

Le président met en délibération le crédit 70—Administration de pilotage de l'Atlantique sous la rubrique Transports.

Le témoin répond aux questions.

A 16 h 45 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 16, 1978

• 1609

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. We will continue consideration of the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. I will call Vote 70, in your blue book on page 27-72.

TRANSPORT

C—Atlantic Pilotage Authority

Budgetary

Vote 70—Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister\$594,000.

• 1610

The Chairman: We have with us today from the Atlantic Pilotage Authority Captain A. D. Latter, Chairman, and Mr. Michael McGrath, Treasurer. Captain Latter does not have an opening statement so we are ready for the questioning. Mr. Forrestall will be our first distinguished questioner.

Mr. Forrestall: It is a delight again to welcome the chairman, Captain Latter, and his officials. We apologize to him for the delay in getting on with the meeting.

Given their track record over the year since the last time they were in front of us, Mr. Chairman, with regard to staying pretty much in line with their program of self-sustainment, I doubt very much that there is anything controversial we can get at him about. However, I wonder if he could bring the Committee up to date on the level of deficit, the planned objective of being self-supporting, and just generally provide an overview of the current position and what we are anticipating for next year with regard to pilotage fees and their program of self-sustainment.

Captain A. D. Latter (Chairman, Atlantic Pilotage Authority): Mr. Chairman, the present position is that we received a tariff granted by the CTC last September in the vicinity of a 25-per-cent increase across the region. As you can see, we are asking for \$.5 million this year, and we are anticipating a further tariff to be published and approved by October of 1978, to be in effect for the next 12 months. At that time we will know, from past experience on traffic for 1977-78 and 1978-79, what type of increase we will need to recover the \$.5 million that we have asked for this year.

That is basically where we stand at the present. At our next board meeting, which is next Tuesday and Wednesday, the board are going to review various proposals put forth by staff for tariff increases, but what degree the increase will be I cannot say. It will be up to the other members of the Board to determine the degree of increase and where it will apply. It will not be the same in all ports. It will vary from port to port across the region.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 16 mars 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre. Nous avons le quorum. Nous reprenons l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Je mets en délibération le crédit 70 qui se trouve dans votre Livre bleu, à la page 27-73.

TRANSPORTS

C—Administration de pilotage de l'Atlantique

Budgétaire

Crédit 70—Paiement à l'administration de pilotage de l'Atlantique, sur demande du ministre—\$594,000.

Le président: Nous avons parmi nous aujourd'hui pour représenter l'Administration de pilotage de l'Atlantique, le capitaine A. D. Latter, président; et M. Michael McGrath, trésorier. Le capitaine Latter n'ayant pas de déclaration d'ouverture, nous passerons donc immédiatement aux questions. M. Forrestall sera le premier de nos orateurs.

M. Forrestall: C'est un vrai plaisir que de souhaiter une nouvelle fois la bienvenue au président, le capitaine Latter et à ses collaborateurs. Nous les prions d'excuser notre retard.

Monsieur le président, étant donné qu'ils n'ont pas encore pu faire beaucoup depuis l'année dernière dans leur programme d'autonomie, je ne pense pas que nous puissions leur poser des questions de controverse. Cependant, le capitaine pourrait-il indiquer au Comité quel est le déficit de l'administration, quels sont ses plans en matière d'autonomie, quelle est la situation actuelle et quelles sont les prévisions pour l'année prochaine, pour ce qui est des tarifs de pilotage et du programme d'autonomie.

M. A. D. Latter (Président, Administration de pilotage de l'Atlantique): Monsieur le président, la Commission canadienne des transports nous a accordé en septembre dernier une augmentation d'environ 25 p. 100 sur tous les tarifs de pilotage en vigueur dans la région. Comme vous pouvez le voir, nous demandons cette année une somme de 0.5 millions de dollars, et nous pensons qu'un nouveau tarif sera annoncé et approuvé en octobre 1978, tarif qui sera en vigueur pour les 12 mois suivants. A ce moment-là, et d'après le volume du trafic en 1977-1978, et 1978-1979, nous pourrions savoir de quelle augmentation nous aurons besoin pour couvrir les 0.5 millions de dollars que nous demandons cette année.

Voilà donc la situation pour le moment. La prochaine réunion du Conseil d'administration a lieu mardi et mercredi prochains, le conseil se propose de réviser diverses propositions d'augmentation de tarifs, mais je ne puis dire de quel ordre sera cette augmentation. Il appartiendra aux autres membres du Conseil d'en décider et de juger dans quels cas elle s'impose. Cette augmentation ne sera pas la même dans tous les ports; elle variera d'un port à l'autre.

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Captain Latter is optimistic then about achieving a break-even operating level some time after the end of the next 12-month period.

Capt Latter: Yes, by the end of the fiscal year 1980. If we can keep our costs in balance and our labour costs do not go berzerk, we would hope to be self-sufficient by the end of the fiscal year 1980. Again, I base this on traffic's remaining fairly static.

Mr. Forrestall: Is that a note of pessimism? Traffic remaining static: have you noted from your activity an increase of workload, or has it been fairly constant?

Capt Latter: Across the region it was down 2 per cent in 1977 over 1976. Major port by major port, it was up 12 per cent in Halifax, down 6 per cent in the Cape Breton area, down approximately 4 per cent in the Port of Saint John, and down about 12 per cent in St. John's. Our anticipated forecast would indicate that over 1977 actual traffic, across the region again, it will increase by 6 per cent.

• 1615

Mr. Forrestall: Some of that 12 per cent would reflect a full year's cessation of operations at Come-by-Chance then, would it not?

Capt Latter: That is right.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am pleased with the note of optimism that the Captain brings and I look forward to being able to tell the users of our ports in 1980-81 that perhaps they can have a reduction in pilotage fees.

Capt Latter: If not a reduction, at least not an increase.

Mr. Forrestall: And, finally, to forewarn you that when you are self-sustaining I think we will have to review the entire program to see whether or not we do not have an overburden of management.

With that comment, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McCain.

Mr. McCain: I presume your decrease in Saint John was primarily a reduction in oils to the Irving Refinery. Would that be a fair assumption?

Capt Latter: That is right, sir, combined with larger ships bringing in more cargo, larger ships which decreases our workload but not the amount of cargo landed in the port.

Mr. McCain: But there has, I think, been a . . .

Capt Latter: Definitely.

Mr. McCain: I do not know whether it affected you in this year 1978 ending but there certainly has been a reduction in there.

Capt Latter: It affected us, sir, in Saint John as well as in the Strait of Canso. That is part of the decrease for the Cape Breton area as well, the reduction in the oil movement.

Mr. McCain: Are you putting any pressure on the government to get that oil, those refined products into the United States, where they were intended to go, where they did go and where they might go again, with proper pressure?

[Traduction]

M. Forrestall: M. Latter est donc optimiste et estime qu'au cours des mois qui suivront les 12 prochains mois, l'administration pourra rentrer dans ses fonds.

Capt Latter: Oui, d'ici la fin de l'année financière 1980, si nous réussissons à maintenir nos frais de main-d'œuvre. Nous espérons être autonomes d'ici la fin de l'année financière 1980. Une fois encore, nous nous fondons sur l'hypothèse où le trafic demeurerait relativement stable.

M. Forrestall: Dois-je voir là un grain de pessimisme? Vous parlez de la stabilité du trafic: avez-vous noté un accroissement du volume du trafic ou celui-ci est-il resté constant?

Capt Latter: Il a diminué d'environ 2 p. 100 en 1977 par rapport à 1976, pour l'ensemble de la région. La tendance varie d'un port à l'autre: le trafic a augmenté de 12 p. 100 à Halifax, a diminué de 6 p. 100 dans la région du Cap-Breton, d'environ 4 p. 100 dans le port de Saint-Jean et d'environ de 12 p. 100 dans celui de Saint-Jean de Terre-Neuve. Nous pensons que le volume du trafic augmentera de 6 p. 100 cette année par rapport à celui de 1977.

M. Forrestall: Ce pourcentage de 12 p. 100 s'explique peut-être par l'interruption de façon fortuite de certaines opérations au cours de l'année, n'est-ce pas?

Capt Latter: Exact.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me réjouis de l'optimisme du capitaine et j'espère pouvoir annoncer une réduction des tarifs de pilotage pour 1980-1981 aux utilisateurs de nos ports.

Capt Latter: Sinon une réduction, du moins n'y aura-t-il pas d'augmentation.

M. Forrestall: Et, pour finir, j'aimerais vous avertir que lorsque vous serez autonome, nous devons réviser tout le programme pour savoir s'il y a ou non une surcharge des fonctions de gestion.

C'est tout, merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McCain.

M. McCain: Je suppose que la diminution du trafic du port de Saint-Jean s'explique par une réduction du raffinage de la Société Irving. Est-ce exact?

Capt Latter: C'est exact, monsieur. Il faut également tenir compte de ce que des bateaux plus gros apportent davantage de marchandises, ce qui diminue notre volume de travail mais non pas le volume de marchandises débarquées au port.

M. McCain: Mais je crois qu'il y a eu . . .

Capt Latter: Absolument.

M. McCain: Je ne sais pas si cela vous a affecté pour l'année 1978, mais je crois qu'il y a eu une réduction à ce niveau-là.

Capt Latter: Cela nous a affecté, monsieur, à Saint-Jean ainsi que dans le détroit de Canso. La réduction du transport pétrolier explique également partiellement la diminution du volume du trafic dans la région du Cap-Breton.

M. McCain: Exercez-vous des pressions sur le gouvernement afin que ce pétrole raffiné ainsi que les produits pétroliers soient acheminés vers les États-Unis, étant donné qu'ils l'ont

[Text]

Capt Latter: The Authority itself is not putting any pressure on, no, sir.

Mr. McCain: Well, if you could just tell them that your tonnage is down and a little negotiation would not hurt, you might get it up again. The potential is there, if the position is negotiated.

If the LNG thing goes through, I believe that comes under your jurisdiction as well, does that present any problems to you, as a pilotage authority, or are you dealing with a different type of ship? Are you at all concerned about any of the aspects of that?

Capt Latter: We are concerned, Mr. Chairman, to a degree. At present there are three Saint John pilots who have not yet had the large ship-handling course in Grenoble, France. Should the LNG project go through, and we are looking probably three years down the road, we would insist, from the pilotage point of view, that any pilot that docks these ships has had this large ship-handling course.

Mr. McCain: Well, they are docking them now at the other terminal.

Capt Latter: At the Mono buoy. It is a bit different bringing your ship alongside a buoy than bringing it alongside a dock, such as we do in Canso, and we would feel in the interest of safety that all the pilots should have had this large ship-handling course prior to docking LNGs at Tiner Point or Lorneville.

Mr. McCain: I have not been able to get any definitive answer as to how much area would be taken out of fishing or what hours it might be out of fishing, or what interference there might be. Perhaps you know the regulations better than the others I have asked, because I just cannot get a definitive answer. Can you give it to me?

Capt Latter: Well, Mr. Chairman, this is presently being studied by a joint committee of Department of Transport, The Atlantic Pilotage Authority and Environment, both the fisheries side and the met side. I would say a track of about 2.5 miles wide by 7 miles long would be the area that these ships would transit in coming and going to and from the proposed dock.

Mr. McCain: And would that area be closed from shipping permanently, or would that be intermittently?

Capt Latter: I would say it would have to be closed permanently because these ships arrive at unscheduled times both day and night and, with the weather conditions that may be prevailing, a docking could not be made at the proper time the ships arrive and I cannot see nets or buoys being put out or fishermen in small boats out there at any time. So I would say this corridor would be off limits.

Mr. McCain: Now, there is no corridor completely off limits in connection with the Mono buoy.

Capt Latter: No, you are quite right, sir. In the Mono buoy area you are in much deeper water and the tide rips are much stronger at the Mono buoy and the fishermen do not fish that much around the area of the Mono buoy. They fish farther to

[Translation]

déjà été et peuvent l'être encore si des pressions sont exercées en ce sens?

Capt Latter: L'administration n'exerce aucune pression en ce sens.

M. McCain: Vous pourriez peut-être leur indiquer que votre tonnage diminue et que négocié ne ferait de mal à personne. Vous pourriez peut-être rétablir la situation en votre faveur. Le potentiel existe, et il suffit de négocier.

Si les projets de tête de ligne pour le gaz naturel liquéfié se concrétisent, et je crois qu'ils relèvent de votre compétence, présenteront-ils les difficultés à l'administration de pilotage, ou avez-vous affaire à un type différent de navire? Êtes-vous mêlé à ces projets?

Capt Latter: Oui, monsieur le président, dans une certaine mesure. Pour le moment, trois des pilotes de Saint-Jean n'ont pas encore suivi les cours de pilotage des gros navires à Grenoble en France. Si le projet du G.N.L. est adopté, et nous pensons qu'il le sera d'ici trois ans, nous insisterons pour que tous les pilotes qui conduiront ces navires à quai aient suivi ce stage de formation.

M. McCain: Pour le moment, ces bateaux accostent à l'autre endroit.

Capt Latter: Oui, ils sont amarrés à Mono buoy. Ancrer un bateau le long d'une bouée n'est pas tout à fait la même chose que l'amarrer le long d'un quai, comme nous le faisons à Canso, et, pour des raisons de sécurité, nous pensons que tous les pilotes doivent avoir suivi ce cours avant d'amarrer des transporteurs de G.N.L. à Tiner Point, ou à Lorneville.

M. McCain: Personne n'a pu me dire avec précision quelle est la surface de pêche qui sera supprimée à la suite de cela ou quel sera le nombre d'heures de pêche perdues. Vous connaissez peut-être mieux les règlements que ceux que j'ai interrogés, car je n'ai pu obtenir de réponse définitive. Pourriez-vous m'en donner une?

Capt Latter: Monsieur le président, la question est actuellement étudiée par un comité mixte du ministère des Transports, de l'administration de pilotage de l'Atlantique, et du ministère de l'Environnement, au niveau de la pêche et de l'écologie. Je dirai que le transit de ces navires pour se rendre au quai en question exigera l'établissement d'un couloir de 2.5 milles de large sur 7 milles de long.

M. McCain: Cette région sera-t-elle fermée en permanence aux navires de pêche ou seulement de façon intermittente?

Capt Latter: Je dirai qu'elle devra être fermée de façon permanente car ces navires arrivent à des heures imprévues de jour comme de nuit, et il se peut par ailleurs que les conditions météorologiques empêchent ces navires d'accoster à leur arrivée, et je ne peux pas imaginer que des petits bateaux de pêche lancent leurs filets ou des bouées dans les environs. Je pense que ce couloir doit être fermé à la pêche.

M. McCain: Il existe actuellement aucun couloir complètement fermé à la pêche aux environs de Mono buoy?

Capt Latter: Non, vous avez raison. Dans le secteur de Mono buoy, l'eau est beaucoup plus profonde et la force des vagues beaucoup plus grande, de sorte que les pêcheurs n'y

[Texte]

the west of it, which, going westward, of course, brings you into the area where the LNGs will be going.

• 1620

Mr. McCain: Of course, they fished it much more before the Mono buoy went in than they have since.

Capt Latter: That is correct, sir.

Mr. McCain: It has interfered, interrupted, though it has not precluded the Shipping Act. Could you give me a map or a chart which would show me right where that area would be as you foresee it?

Capt Latter: I would certainly send you one, sir.

Mr. McCain: Would you do that? I would appreciate it if you would mark that out, because nobody has been able to get an answer.

Capt Latter: By all means. Mr. Chairman, I want to make it quite clear that this is my personal opinion as a mariner of what would have to be done there. But I certainly will send you the chart, sir, yes.

Mr. McCain: The estimated area.

Capt Latter: Right, sir.

Mr. McCain: That would be very much appreciated.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Is there a vessel traffic management system contemplated for the new LNG terminal?

Capt Latter: Mr. Chairman, to Mr. Forrestall, there is a vessel traffic management system called "Fundy traffic" in place at the present time, which covers from the Bay of Fundy—from Saint John, the top of the Bay of Fundy right down to Yarmouth, taking in Bar Island and Grand Manan and rounding the corner right down to where the old Yarmouth lightship was. They had relay radars—it is all relay radar and VHF's, and it is operating out of Saint John, New Brunswick, itself.

Mr. Forrestall: We should have one on the Cabot Strait.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: You say, from the head of the Bay of Fundy. What do you mean by the head of the Bay of Fundy?

Capt Latter: From Saint John, New Brunswick. It does not go up into Windsor, right up into Parrsboro, in that area.

Mr. McCain: Beaver Harbour?

Capt Latter: Beaver Harbour falls under it, yes.

Mr. McCain: The Champlain Industrial Park near St. Stephen?

Capt Latter: That falls under it as well, and the Head Island Passage, all that area, that coast of Maine. Now should the oil refinery have gone forward or if it goes forward at Eastport, it will also encompass, in greater detail, those waters by an extra satellite radar. This has been agreed to between MOT and the Americans.

[Traduction]

vont pas beaucoup. Ils vont davantage vers l'ouest, c'est-à-dire vers les installations de gaz naturel liquéfié.

M. McCain: Les pêcheurs y allaient beaucoup plus souvent avant que Mono buoy ne soit construit.

Capt Latter: C'est exact.

M. McCain: Cette construction a bouleversé complètement toutes les activités de pêche, bien que cela n'ait pas été interdit par la Loi sur la marine marchande du Canada. Pourriez-vous m'indiquer sur une carte ou sur un graphique de quel secteur exactement il s'agit?

Capt Latter: Je vous en enverrai une.

M. McCain: Merci. Cela m'aiderait beaucoup car, jusqu'à présent, personne n'a pu me donner de réponse.

Capt Latter: Monsieur le président, l'opinion que je viens de donner est celle d'un marin, mais je serais heureux de vous envoyer un graphique.

M. McCain: Pour le secteur en question.

Capt Latter: C'est exact.

M. McCain: Je vous en remercie d'avance.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Avez-vous l'intention d'instaurer un système de gestion du trafic des bateaux pour le nouveau terminal de gaz naturel liquéfié?

Capt Latter: Monsieur le président, un système est déjà en vigueur, le «Fundy traffic», qui s'applique à toute la Baie de Fundy, de Saint John jusqu'à Yarmouth, y compris l'île Bar et Grand Manan jusqu'à l'endroit où se trouvait l'ancien phare de Yarmouth. Ce système fonctionne avec des radars-relais et des très hautes fréquences, à partir de Saint John, au Nouveau-Brunswick.

M. Forrestall: On devrait en avoir un au Déroit de Cabot.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Vous avez dit que ce système s'appliquait à toute la Baie de Fundy, à partir du sommet de cette baie. Qu'entendez-vous par sommet?

Capt Latter: A partir de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Ce système ne va pas jusqu'à Windsor et Parrsboro.

M. McCain: Beaver Harbour?

Capt Latter: Beaver Harbour est couvert par ce système.

M. McCain: Et le parc industriel Champlain près de St. Stephen?

Capt Latter: C'est également compris dans ce système, ainsi que Head Island Passage, toute cette partie de la côte du Maine. Si la raffinerie de pétrole est construite plus loin, vers Eastport, le système englobera également ce secteur au moyen d'un autre radar par satellite. Le ministère des Transports et les Américains se sont mis d'accord là-dessus.

[Text]

Mr. McCain: Has MOT or has Canada agreed that oil ships can go into that Eastport area?

Capt Latter: No, sir. Canada, from the pilotage point of view, and I understand from the environment point of view, has definitely opposed this move, but I do not think it is as yet a closed issue.

Mr. McCain: Your group has opposed it.

Capt Latter: Oh, definitely, sir.

Mr. McCain: You do not fancy taking a ship in there.

Capt Latter: No. We feel it would be most dangerous to take a VLCC down that Head Harbour Passage, of which eleven miles are Canadian and only three, American.

Mr. McCain: Have you seen any of the studies? It is my understanding that they did a survey of the area—the Head Harbour Passage, through which they would have to pass. Did they find what the fishermen said they would find—a few rocks down there that might interfere with a large tanker?

Capt Latter: Yes, sir. They found a few rocks, they found confirmation of very violent, unpredictable currents, and from the study we did—by “we” I mean the Pilotage Authority, who asked that it to be rated from zero to ten—the four pilots involved who knew the area rated it at three.

Mr. McCain: Is that good or bad on the scale?

Capt Latter: That is down on the scale.

Mr. McCain: That is bad on the scale?

Capt Latter: Bad on the scale, ten being high on the scale, zero being hopeless.

Mr. McCain: I believe the study was undertaken under the direction of the Bedford Institute. Is that correct?

Capt Latter: The Bedford Institute did the hydrographic studies for tides and chart bottoms, and that study also proved what local people had said, that is just not feasible for ships of this size.

Mr. McCain: I believe they added in their study rocks hitherto uncharted, did they not?

Capt Latter: It had never been fully swept-charted in its history, and when this was done rocks turned up that the local people knew about . . .

Mr. McCain: That is right.

Capt Latter: . . . that were not on the chart.

Mr. McCain: And in any presentation that was made to the environment group in Maine, there was no way to get them to understand that those rocks were there. They would not believe the fishermen.

Capt Latter: That is correct, sir. The Canadian government, through Environment, sent the *Dawson* over there for a two-month period and she turned up these rocks.

[Translation]

M. McCain: Le ministère des Transports ou le gouvernement canadien ont-ils accepté que des pétroliers viennent dans la région de Eastport?

Capt Latter: Non. Le Canada s'est fermement opposé à cette mesure, pour des raisons écologiques. Toutefois, je ne pense pas que la question soit définitivement réglée.

M. McCain: Votre groupe s'y est opposé?

Capt Latter: Absolument.

M. McCain: Vous ne voulez pas voir de bateaux dans ce secteur?

Capt Latter: Non. Il serait extrêmement dangereux de permettre à un superpétrolier d'emprunter Head Harbour Passage, étant donné que 11 milles de ce passage sont canadiens et seulement 3 américains.

M. McCain: Avez-vous vu des études à ce sujet? Sauf erreur, ils en ont fait sur le secteur de Head Harbour Passage et je me demande si, comme le prétendent les pêcheurs, il y a des récifs qui constitueraient un danger pour les superpétroliers?

Capt Latter: Oui. Ils ont constaté qu'il y avait des récifs et des courants très violents et tout à fait imprévisibles; selon l'étude que nous avons faite, et par «nous», j'entends l'administration de pilotage, nous avons demandé à quatre pilotes d'évaluer ce secteur de zéro à 10, et les quatre l'ont évalué à 3.

M. McCain: A quoi cela correspond-il?

Capt Latter: C'est tout en bas de l'échelle.

M. McCain: C'est donc une évaluation assez négative?

Capt Latter: En effet, puisque 10 est la meilleure évaluation et 0 la plus mauvaise.

M. McCain: Je crois que cette étude a été entreprise par la direction de l'Institut Bedford c'est bien cela?

Capt Latter: L'Institut Bedford a fait des études hydrographiques sur les marées et le fond de la mer, et les résultats ont confirmé ce qu'avaient dit les habitants de la région, à savoir que ce secteur ne se prêtait pas à la navigation des gros navires.

M. McCain: J'ai l'impression qu'ils ont rajouté dans leur étude des récifs qui n'avaient jamais été repérés auparavant?

Capt Latter: On n'avait jamais fait auparavant d'étude très précises de ce secteur, et lorsque cela a été entrepris, on a pu constater que les récifs dont parlaient les habitants de la région . . .

M. McCain: C'est exact.

Capt Latter: . . . n'étaient pas cartographiés.

M. McCain: Le groupe d'étude de l'environnement du Maine a toujours refusé de reconnaître l'existence de ces récifs. Il ne voulait pas croire les pêcheurs.

Capt Latter: C'est exact. Le gouvernement canadien, par l'intermédiaire du ministère de l'Environnement, y a envoyé le bateau *Dawson* pendant deux mois pour faire un relevé de ces récifs.

[Texte]

Mr. McCain: I believe they did that about eight months ago?

Capt Latter: They started two years ago. They worked one month the summer before last and then two months this summer.

Mr. McCain: Is it two years ago that I asked these same questions? They had not started it.

Capt Latter: No, they had not started it then.

Mr. McCain: I started to ask them, and they started it shortly after, if I remember correctly. Time goes too fast, does it not? You are probably not the one to ask, but what draft of boat can come into the Champlain Industrial Park?

• 1625

Capt Latter: In the Champlain Industrial Park, 32 to 34 feet would be a safe under-keel clearance draft in our opinion.

Mr. McCain: Roughly speaking, what capacity could you expect a ship to have with that draft?

Capt Latter: In the vicinity of 70,000 to 80,000 tons dead weight.

Mr. McCain: Really. I did not realize that it would go that big.

Capt Latter: They are building them wider now with a shallower draft which increases your dead weight.

Mr. McCain: So, any 10,000 tonner could come in there with no problem.

Capt Latter: No problem.

Mr. McCain: Do you consider that a good harbour and a good approach?

Capt Latter: It is a reasonable harbour and a reasonable approach, yes.

Mr. McCain: You would have no hesitation to take a ship in there.

Capt Latter: Not with qualified men, no sir.

Mr. McCain: Can it stand the weather that it might receive, while tied up?

Capt Latter: We feel so.

Mr. McCain: What about Beaver Harbour?

Capt Latter: Beaver Harbour is another question altogether in our minds. We have not done a detailed study on Beaver Harbour, but it does not give the opportunity that the other harbour gives.

Mr. McCain: It does not have the draft of water, does it? What is its draft?

Capt Latter: No.

Mr. McCain: What is its draft?

Capt Latter: It would be about 19 to 20 feet at the present time and it is quite a surging harbour. There is a lot of undertow there. So, in staying alongside, you may have problems.

Mr. McCain: It looks awfully well protected in there, relative to some of the other harbours in which you put a boat.

[Traduction]

M. McCain: Cela se passait il y a 8 mois?

Capt Latter: Cela a commencé à l'été de 1976, où ils ont travaillé pendant un mois, et ont repris leurs travaux l'été dernier, pendant deux mois.

M. McCain: Il y a deux ans que j'ai posé ces mêmes questions? Ils n'avaient pourtant pas encore commencé.

Capt Latter: Non, ils n'avaient pas encore commencé.

M. McCain: J'ai donc commencé à les poser à ce moment-là et l'étude a débuté peu après, si je me souviens bien. Le temps passe vite, n'est-ce pas? Ce n'est peut-être pas à vous que je dois m'adresser mais, pour entrer dans le Parc industriel de Champlain, un bateau doit avoir un tirant d'eau de combien?

Capt Latter: A mon avis, un tirant d'eau de 32 à 34 pieds sous la coque serait parfaitement satisfaisant.

M. McCain: Grosso modo, un bateau de ce tirant d'eau aurait quelle capacité?

Capt Latter: De 70,000 à 80,000 tonnes de jauge.

M. McCain: Je ne pensais pas qu'il s'agirait d'un tonnage aussi important.

Capt Latter: On construit maintenant des bateaux plus larges, avec moins de tirant d'eau, ce qui augmente le tonnage.

M. McCain: Donc, un bateau de 10,000 tonnes pourrait y naviguer sans problème?

Capt Latter: Aucun problème.

M. McCain: Pensez-vous qu'il s'agisse là d'un port adéquat et d'accès raisonnable?

Capt Latter: Oui.

M. McCain: Vous n'hésiteriez pas à y amener un bateau.

Capt Latter: Avec du personnel qualifié, non.

M. McCain: Le bateau pourrait-il résister au gros temps pendant qu'il est amarré?

Capt Latter: Je pense que oui.

M. McCain: Et *Beaver Harbour*?

Capt Latter: Cela, c'est une autre question. Nous n'avons pas fait d'étude détaillée de ce port mais il n'offre pas le même potentiel que l'autre.

M. McCain: Vous voulez dire que la profondeur du chenal n'y est pas la même?

Capt Latter: C'est cela.

M. McCain: Quelle est-elle?

Capt Latter: De 19 à 20 pieds, à l'heure actuelle, et il y a beaucoup de remous et de courants de fond. Donc, lorsque vous restez immobile, vous pouvez avoir des problèmes.

M. McCain: Pourtant, j'ai l'impression qu'il est bien protégé, par rapport à d'autres ports.

[Text]

Capt Latter: It does, but the contours of the entrance of the harbour cause this surge in the harbour itself and this is one thing that is on our minds and concerns us before we go any further in making any firm recommendation on that.

Mr. McCain: They do load a little stuff there, do they not?

Capt Latter: Very small, small ships.

Mr. McCain: Two or three thousand tons?

Capt Latter: At the most, yes.

Mr. McCain: If they bring in a bigger one it is partially loaded to go onto some other place for additional loading.

Capt Latter: That is right.

Mr. McCain: I thank you, Mr. Chairman, I guess that covers . . .

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have just one or two questions on the whole question of VTM's. Where do we have them in place now in the areas of your supervision?

Capt Latter: Mr. Chairman, in the Atlantic region the first VTM is Fundy traffic which sits right at the Saint John, as I have just described; the next one is Chebucto Head at the mouth of Halifax Harbour, the next one is at Eddy Point which covers the Strait of Canso, and the next one is in St. John's, Newfoundland which covers St. John's. There is a partial VTM centre now in Port aux Basques and a partial VTM centre at Argentia. I say partial at Argentia, because with the closing of Come-By-Chance it was not required to keep that VTM centre up to its full level. Those are the VTM centres at present in the Atlantic pilotage region.

Mr. Forrestall: The one at St. John's would simply control the harbour approach.

Capt Latter: The harbour approach.

Mr. Forrestall: The one at Port aux Basques, we learned last evening, had started out on a test run.

Capt Latter: It started out testing 36 miles out into the channel. It is now back to 12 miles which looks like a more reasonable place for it to be.

Mr. Forrestall: Why do you not recommend the damn thing be scrapped and something safe put in its place? That is a God-awful thing to have done . . .

Capt Latter: From our point, Mr. Chairman, we only have about 25 ships a year into Port aux Basques, so it is basically CN traffic, not commercial traffic with which we deal.

Mr. Forrestall: How would we control the Cabot Strait? I am getting out of your area, but you are a respected mariner. With about 10,000 movements through the Cabot Strait into the gulf and all up into the system and elsewhere, we have not adequate traffic management system, but we have once we get into the river.

Capt Latter: We have what is called the ECAREG system which is presently voluntary.

[Translation]

Capt Latter: Oui, mais l'entrée du port est telle que les remous y sont nombreux et c'est la raison pour laquelle nous hésitons avant de faire des recommandations précises à ce sujet.

M. McCain: On y fait un peu de chargement, n'est-ce pas?

Capt Latter: De très petits bateaux.

M. McCain: De 2,000 à 3,000 tonnes?

Capt Latter: Au maximum.

M. McCain: Lorsque des plus gros bateaux s'y rendent, ils ne sont que partiellement chargés et sont en route vers d'autres ports pour recevoir d'autres chargements.

Capt Latter: C'est exact.

M. McCain: Merci, monsieur le président, j'ai à peu près terminé . . .

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une ou deux questions au sujet des centres de gestion du trafic des bateaux. Où se trouvent ces centres?

Capt Latter: Monsieur le président, dans la région de l'Atlantique, le premier centre est celui de Fundy, à Saint-Jean, comme je l'ai dit tout à l'heure; nous en avons un autre à Chebucto Head, à l'entrée du Port de Halifax; le troisième se trouve à Eddy Point, qui dessert le Détroit de Canso et le quatrième est celui de Saint-Jean de Terre-Neuve, qui dessert cette région. Un centre fonctionne à temps partiel à Port aux Basques et un autre à Argentia. Celui d'Argentia fonctionne à temps partiel étant donné que, avec la fermeture de Come-by-Chance, il n'était plus nécessaire de faire fonctionner ce centre à pleine capacité. Je viens de vous énumérer les centres de gestion du trafic des bateaux dans la région couverte par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

M. Forrestall: Celui de Saint-Jean contrôle simplement l'accès au port.

Capt Latter: En effet.

M. Forrestall: Celui de Port-aux-Basques d'après ce que nous avons appris hier soir, vient juste d'être mis à l'essai.

Capt Latter: Il avait commencé à faire des tests à 36 milles plus loin dans le chenal, mais nous l'avons maintenant ramené à 12 milles, ce qui est une distance plus raisonnable.

M. Forrestall: Pourquoi ne recommandez-vous pas son remplacement par un système plus sûr?

Capt Latter: Monsieur le président, Port-aux-Basques ne reçoit que 25 bateaux par an, donc il s'agit essentiellement de trafic du CN et pas de trafic commercial.

M. Forrestall: Comment contrôlons-nous le Détroit de Cabot? Je sais que cela est en dehors de votre région mais vous avez beaucoup d'expérience. Environ 10,000 bateaux traversent le Détroit de Cabot pour se rendre dans le Golfe et nous n'avons aucun système de gestion du trafic convenable. Par contre, nous en avons un dès que nous arrivons dans le fleuve.

Capt Latter: Nous avons à l'heure actuelle le système ECAREG qui est un système facultatif.

[Texte]

Mr. Forrestall: Purely voluntary.

Capt Latter: But those ships that volunteer to use it the Department of Transport has them on computers. While we cannot see them on radar, if their positions given to us are correct and confirmed by the computer, we know where the traffic is moving.

• 1630

Mr. Forrestall: For your purposes, then, are there any gaps, perhaps other than an absolute control of the strait traffic which, of course, the ferries have to cross once or twice a day? Are there any other gaps, Captain, Mr. Chairman, in our waters that should be upgraded or systems put into place?

Capt Latter: Mr. Chairman and Mr. Forrestall, not that would concern pilotage.

Mr. Forrestall: Yes, all right. Well, are you all right for boats, all the little boats you need, now?

Capt Latter: We have in our estimates for the coming year thoughts that we may have to replace a boat in Sydney but it will probably be a charter boat, not a boat built and owned by the Authority.

Mr. Forrestall: But you are all right in Halifax and Saint John.

Capt Latter: We are all right in Halifax, Saint John.

Mr. Forrestall: Where all your principal stuff is. What about up the north shore of New Brunswick?

Capt Latter: We are all right in Miramichi and Newcastle. We have contract boats in both ports and it seems to be working out well.

Mr. Forrestall: You had some approach problems through one of the wood-related industry docks. Was that ever corrected?

Capt Latter: This has not been corrected in total, yet. These are the docks at Dalhousie and Newcastle.

Mr. McCain: Both?

Capt Latter: Public Works tell us that they will be dredging it next year. At present, we are restricted to a 30-foot draft and, with a bit of dredging, a 34-foot draft could be accomplished.

Mr. McCain: You mentioned two; did you mean both Dalhousie and Campbellton? Excuse me, Mike.

Capt Latter: Mr. Chairman, I was speaking of Dalhousie itself, sir, not Campbellton.

Mr. McCain: Yes, and the Miramichi.

Capt Latter: The Miramichi as well was scheduled to be dredged, though we do not have as firm a commitment for that dredging next year as we do for the Dalhousie dredging. Miramichi is now 21 feet 6 inches. We would hope, when it is dredged, to gain 24 feet. But traffic is falling off drastically in the Miramichi with the closure of the Weyrock Industries and it may be low on the dredging priority.

[Traduction]

M. Forrestall: Purement facultatif.

Capt Latter: Les bateaux qui choisissent de l'utiliser sont inscrits sur l'ordinateur du ministère des Transports. Même si nous ne pouvons pas les voir par radar, nous pouvons savoir où ils se dirigent lorsque les positions qu'ils nous donnent sont correctes et confirmées par l'ordinateur.

M. Forrestall: A votre avis, y a-t-il des lacunes, à part ce contrôle absolu du détroit que les bacs doivent emprunter une ou deux fois par jour? A votre avis, y a-t-il d'autres lacunes qui devraient être comblées par de nouveaux systèmes?

Capt Latter: Monsieur le président, je ne pense pas, tout au moins pas en ce qui concerne le pilotage.

M. Forrestall: Bien. Avez-vous tous les bateaux dont vous avez besoin, surtout les petits bateaux?

Capt Latter: Dans notre budget de l'année qui vient, nous avons envisagé de remplacer un bateau à Sydney, mais ce sera certainement un bateau nolisé, et non pas un bateau que fera construire l'administration.

M. Forrestall: Mais tout va bien à Halifax et à Saint John?

Capt Latter: Oui.

M. Forrestall: C'est là que se trouve la majeure partie de votre équipement. Qu'en est-il de la rive nord du Nouveau-Brunswick?

Capt Latter: Tout va bien à Miramichi et à Newcastle. Nous louons des bateaux sous contrat dans ces deux ports et cela marche bien.

M. Forrestall: Vous avez eu des problèmes d'accès avec les quais servant à l'industrie du bois. Ces problèmes ont-ils été résolus?

Capt Latter: Pas tout à fait, mais il s'agit de quais à Dalhousie et à Newcastle.

M. McCain: Dans les deux ports?

Capt Latter: Le ministère des Travaux publics nous a promis qu'il draguerait ce secteur l'année prochaine. À l'heure actuelle, le tirant d'eau n'y est que de 30 pieds et, avec un peu de dragage, on pourrait certainement arriver à 34 pieds.

M. McCain: Vous avez parlé de deux ports, Dalhousie et Campbellton?

Capt Latter: Monsieur le président, je parlais de Dalhousie seulement, et pas de Campbellton.

M. McCain: Et de Miramichi aussi.

Capt Latter: Des travaux de dragage sont également prévus à Miramichi, mais le ministère des Travaux publics ne s'est pas engagé aussi fermement qu'à l'égard de Dalhousie. Le chenal de Miramichi est de 21 pieds 6 pouces; nous espérons pouvoir le creuser jusqu'à 24 pieds. Toutefois, ce port a vu son trafic considérablement diminué depuis la fermeture des usines Weyrock et cela risque de reporter les travaux de dragage.

[Text]

Mr. McCain: Excuse me, Mike. You mentioned the two in the same breath, there. They were not together.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I do not have any further areas unless the Captain has any further points he wishes to raise.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate your coming.

The Chairman: I have a comment for the Captain. In the LNG terminal, I understand that there has been some negotiations going on with our captains and former pilots; they were worried that, because of the change in tides where that terminal is going to be and the winds, the unpredictable tides, it would be extremely difficult either to bring a ship in there or, while a ship is tied up, they did not know if they could provide any facilities that would hold that size of ship.

Have there been any new developments in regards to your people and their reports or suggestions on that port? I know there has been extensive analysis as to the depth and the tides and so forth but the others maintain that there was a concern.

Capt Latter: This is quite true. Three pilots gave their personal views on this subject in front of the energy committee. One was an ex-pilot in Saint John; two were pilots now employed by us. Their views were not the official views of the Authority given through the proper committee that we are dealing with and no expression was given by these pilots as to the amount of tow power, tug power, that would be needed to protect these ships. This is being looked at by the Authority itself with, naturally, the technical advice from the pilots. But it has not been settled yet.

The Chairman: Because they said that it could even jeopardize the project as a whole if they felt that those ships could not be brought in there safely.

• 1635

Mr. Forrestall: They can get it in Nova Scotia in any event, which is where they belong.

The Chairman: I might just ask the Captain, with regard to the subsidy, you derive all your revenues from the ships and you bill the shipping company in direct accordance with the service provided by your pilots.

Capt Latter: Yes.

The Chairman: This question has been asked, but does it simply mean that you are either overstaffed or overequipped and the revenues derived do not meet the expenses incurred to provide that service to the shipping company, or is your tariff maybe too low?

Capt Latter: It was until this year, we feel, a combination of both. We were overstaffed; we were overequipped. We have looked after this over the past three years. We feel we are

[Translation]

M. McCain: Excusez-moi Mike. Vous avez parlé de ces deux ports en même temps, mais en fait ils ne sont pas tous les deux prioritaires.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je n'ai pas d'autres questions à poser à moins que le capitaine ait lui-même certaines remarques à faire.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vous remercie d'être venu.

Le président: J'aurais un commentaire à faire à l'intention du capitaine. En ce qui concerne le terminal de gaz naturel liquifié, j'ai appris que des négociations se poursuivaient avec nos capitaines et d'anciens pilotes, lesquels estiment que, étant donné la force des vents et le changement imprévu des marées, il serait extrêmement difficile d'amener un bateau dans cet endroit, ou même de le garder amarré; ils se demandaient également si des installations seront prévues pour de gros bateaux.

J'aimerais savoir s'il y a du nouveau en ce qui concerne le rapport et les suggestions de ces pilotes à l'égard du port. Je sais que de nombreuses études ont été faites en ce qui concerne la profondeur du chenal et les marées, mais ces pilotes estiment que leurs craintes sont justifiées.

Capt Latter: C'est tout à fait exact. Trois pilotes ont exprimé leurs opinions sur ce sujet devant un comité de l'énergie. L'un d'entre eux est un ancien pilote de Saint-Jean et les deux autres sont actuellement employés par notre administration. Leurs opinions n'étaient pas celles de l'administration, que nous avons communiquées au comité responsable par les procédures normales, et ces pilotes n'ont pas indiqué combien de remorqueurs il faudrait pour assurer la protection de ces bateaux. L'administration étudie cette question à l'heure actuelle, tout en tenant compte, bien sûr, des conseils techniques des pilotes. Toutefois la question n'est pas encore réglée.

Le président: Ils prétendaient même que cela pourrait compromettre le projet tout entier si ces bateaux ne pouvaient pas être amenés dans cet endroit en toute sécurité.

M. Forrestall: Quoi qu'il en soit, on peut les faire entrer dans les bassins de la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire les ports indiqués.

Le président: Je voudrais poser une question au capitaine à propos de la subvention. Votre revenu provient entièrement des droits payés par les navires; vous envoyez des factures aux compagnies de navigation en fonction des services rendus par vos pilotes?

Capt Latter: Oui.

Le président: Je sais que cette question a déjà été posée, mais cela veut-il dire que vous avez trop d'effectifs ou de matériel, ou bien, vos recettes tirées des services offerts ne sont-elles pas suffisantes parce que vos tarifs sont trop bas?

Capt Latter: Jusqu'au début de cette année, nous pensions que l'explication était une combinaison de ces deux facteurs. Nous avions des effectifs trop nombreux et une quantité

[Texte]

pretty well where we have to be to supply pilots to industry. However, we still feel our tariff is too low. We have the lowest tariff in Canada and we are one of the largest areas. In the Maritimes, until 1973 there had not been a tariff change in any of the major ports since 1955, while other ports in Canada and other pilotage areas received annual increases.

What I think I am really saying is that we started deeper down in the well to get to the surface than did some other authorities.

The Chairman: Does the Authority determine the tariff, or is it determined by the government?

Capt Latter: The Authority determines the tariff and publishes it in *The Gazette*. Whether it is fair or reasonable is then determined, if there is an appeal, by the Canadian Transport Commission, and the Authority is bound to follow their judgment.

The Chairman: Have you made application for increased tariffs in the near future?

Capt Latter: Not as yet. As I said, we are dealing with it at our next board meeting and we would hope to publish a tariff in April or, at the latest, in May. It is subject to an appeal within 30 days and then a hearing before the CTC.

The Chairman: So then you could expect that the deficit would be reduced between now and, as you mentioned, 1980 to where you would be self-sufficient.

Capt Latter: That is right.

The Chairman: Thank you, sir.

Are there any other questions? Mr. McCain.

Mr. McCain: Further to your questions, Mr. Chairman, I think the Authority per se was satisfied that it could, with proper tug power, be reasonably safe to take boats into the LNG proposal. You did not express yourself otherwise, in any case. Did you?

Capt Latter: No, I did not express myself otherwise, sir; I said it was under study. The Authority feels that with proper towboat power it is quite feasible to dock ships there. Without it, of course, it is just not possible. It would not even be thought of.

Mr. McCain: No, that is right.

I would like to ask you a question about the Champlain Industrial Park one. I believe there is only room for one boat to tie up there at the moment?

Capt Latter: At the moment, sir, yes.

Mr. McCain: And would it be an expensive project to make room for two?

Capt Latter: I cannot answer that question, sir, not being an engineer, but with the type of rock that is in that area the construction of a dock would, I suspect, be quite costly.

[Traduction]

excessive de matériel. Nous nous sommes occupés de cette situation au cours des trois dernières années. A notre avis, notre situation actuelle nous permet d'offrir un service convenable de pilotage à l'industrie. Nous estimons toutefois que nos tarifs sont encore trop bas. Nous avons les tarifs les moins élevés au Canada et une des plus grandes régions. Jusqu'en 1973, il n'y avait pas eu de modification des tarifs dans aucun des ports majeurs des Maritimes depuis 1955, tandis que d'autres ports canadiens et d'autres régions de pilotage recevaient des hausses annuelles.

En fait, nos frais d'établissement et nos dépenses initiales étaient bien plus importantes que dans certaines autres administrations.

Le président: L'Administration détermine-t-elle le tarif ou est-il déterminé par le gouvernement?

Capt Latter: L'administration détermine le tarif et publie cette information dans la gazette. S'il y a appel, c'est la Commission canadienne des transports qui décide si le tarif est juste et raisonnable et l'Administration doit respecter le jugement.

Le président: Avez-vous fait une demande pour que les tarifs soient majorés dans un proche avenir?

Capt Latter: Pas encore. Comme je l'ai dit, nous allons en discuter lors de la prochaine séance de notre Conseil et nous espérons publier un tarif en avril ou, au plus tard, en mai. Il est possible d'interjeter appel dans les 30 jours qui suivent, auquel cas serait tenue une audience de la CTC.

Le président: Donc, on peut s'attendre à ce que votre déficit disparaisse d'ici 1980 et que vos revenus suffiront à payer vos dépenses?

Capt Latter: Oui.

Le président: Merci, monsieur.

Y a-t-il d'autres questions? Monsieur McCain.

M. McCain: Dans la même veine que vous, monsieur le président, je crois que l'Administration se disait persuadée de pouvoir faire entrer des navires dans les bassins prévus pour le chargement de gaz naturel liquéfié, à condition d'avoir suffisamment de bateaux remorqueurs. En tous cas, vous n'avez pas dit le contraire, n'est-ce pas?

Capt Latter: Non, je n'ai pas dit le contraire, monsieur; j'ai dit que cette proposition était à l'étude. L'Administration estime qu'avec un nombre suffisant de toueurs, il serait tout à fait possible de faire entrer des navires à ces docks. Sans ces bateaux remorqueurs, la chose n'est pas possible, elle n'est même pas pensable.

M. McCain: Non.

J'ai une question à vous poser au sujet du parc industriel Champlain. Je crois qu'actuellement il est possible de faire entrer seulement un navire au dock.

Capt Latter: Oui, c'est le cas à l'heure actuelle.

M. McCain: Cela coûterait-il cher de faire de la place pour deux?

Capt Latter: Je ne peux pas répondre à cette question, monsieur, n'étant pas ingénieur, mais connaissant la nature de

[Text]

Mr. McCain: The right kind of rock is not there?

Capt Latter: The rock *is* there, and that is the problem.

Mr. McCain: I see. For the expansion of it?

Capt Latter: Yes.

Mr. McCain: It is all right the way it is, but to expand it would be difficult.

Capt Latter: I would think so. It could be done, but I would think it would be expensive.

Mr. McCain: There is one more port, I believe; one more dock on the north shore. What about Belladune?

Capt Latter: There is talk at the present time of bringing tanker traffic into Belladune and of creating in Belladune some holding tanks. While Belladune falls within the Atlantic pilotage region, the pilot there is a private employee of the company and does not fall under our control.

Mr. McCain: An employee of what company? Of the mining company?

Capt Latter: Of the mining company that owns and operates Belladune and the fertilizer plant.

Mr. McCain: So that does not come under your jurisdiction at all.

Capt Latter: That is right, sir.

Mr. McCain: Have you any proposals, or do you feel free to make any proposals or suggestions in respect of any of the New Brunswick ports?

Capt Latter: Should they plan to bring large crude carriers alongside Belladune, I would recommend to our Authority that it be made compulsory to have properly trained pilots, whom we are satisfied are licensed, to handle these tankers. Because we are getting into an environmental situation there, and I would not want to see Belladune treated any differently, tankerwise, than any other port in the Atlantic region.

• 1640

Mr. McCain: You do not think the present chap's qualifications are adequate.

Capt Latter: I did not say that but I would like to have him examined by our board and undergo the training that our pilots take to handle these large ships.

Mr. McCain: How much water do they have and how large are they going to get?

Capt Latter: There is rumour, sir, of bringing VLCCs and I am talking of ships of more than 125,000 tons into Belledune.

Mr. McCain: That means expansion of the wharf and substantial dredging.

Capt Latter: It means expansion of the wharf not necessarily substantial dredging if they off-lighten them at Canso and take them up there at the 35-foot depth; but it means a change

[Translation]

la roche dans cette région, je soupçonne que la construction d'un dock serait un projet très coûteux.

M. McCain: Ce n'est pas le genre de roche qui convient?

Capt Latter: La roche est là, et c'est ça le problème.

M. McCain: Cela bloque l'expansion.

Capt Latter: Oui.

M. McCain: L'installation actuelle est acceptable, mais il serait difficile de l'agrandir.

Capt Latter: Je le pense. Cela pourrait se faire, mais exigerait probablement une grande dépense.

M. McCain: Je crois qu'il y a un autre port; un autre dock sur la rive Nord. Que se passe-t-il à Belladune?

Capt Latter: Il est actuellement question de faire entrer des pétroliers à Belladune et d'y construire des réservoirs d'entreposage. Bien que Belladune se trouve dans la région relevant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, le pilote est un employé d'une entreprise privée installée là-bas, et il ne relève pas de nous.

M. McCain: Un employé de quel entreprise? De la société minière?

Capt Latter: De la société minière qui est propriétaire de Belladune, qui s'occupe du port et de la fabrique d'engrais.

M. McCain: Ainsi, Belladune ne relève pas du tout de votre Administration?

Capt Latter: C'est bien ça, monsieur.

M. McCain: Auriez-vous des propositions ou des suggestions à faire en ce qui concerne les ports au Nouveau-Brunswick?

Capt Latter: Si on décidait de faire entrer les super-pétroliers à Belladune, je recommanderais qu'ils devienne obligatoire de confier le pilotage de ces navires à des pilotes ayant reçu la formation nécessaire et dont les qualifications seraient reconnues par notre Administration. Étant donné l'importance des questions écologiques, je ne voudrais pas que Belladune soit traitée de façon différente de tout autre port de la région de la région Atlantique pour ce qui est de la circulation des pétroliers.

M. McCain: Vous n'estimez pas suffisamment compétent le type en poste actuellement?

Capt Latter: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je souhaiterais seulement qu'il subisse l'examen de la commission et qu'il obtienne la même formation que nos pilotes pour ces grands navires.

M. McCain: Quelle est la profondeur dont ils disposent? Quelle taille ont-ils?

Capt Latter: Il est question de faire venir à Belledune des VLCC ou des superpétroliers, c'est-à-dire des navires de plus de 125,000 tonnes.

M. McCain: Ce qui veut dire agrandir les quais et effectuer d'importants travaux de dragage.

Capt Latter: Ce qui veut dire l'agrandissement des quais, mais pas nécessairement des travaux de dragage si ces navires sont allégés à Canso et amenés à Belledune où la profondeur

[Texte]

in the wharf because of fendering and things, definitely that part of it.

Mr. McCain: They have not got 30 feet of water there, have they?

Capt Latter: Not at present.

Mr. McCain: And that is a constant dredging problem, I believe?

Capt Latter: It is a continuing dredging problem, right.

Mr. McCain: Every year?

Capt Latter: Every two years at the least.

Mr. McCain: What is the minimum it gets to and what is the maximum you want?

Capt Latter: Thirty feet is about the minimum it gets to and if the VLCC traffic goes there, we would be talking about 24 to 36 feet.

Mr. McCain: They are going to bring refined product in there, then?

Capt Latter: This is what I understand, sir. Again, they are just rumours I hear on the local waterfront. Nobody has approached the Authority on this at all but it is rumour we hear.

Mr. McCain: Why would they off-load refined product at Canso? I can see them off-loading crude.

Capt Latter: The storage facility is at Canso. They can bring the large ship at a lower charter rate into Canso, off-load the refined product and make two trips with the cheaper and larger ship.

Mr. McCain: But the Canso refineries are not operating at anything like capacity at the moment.

Capt Latter: I was not talking refining, sir, I was talking storage, creating more storage tanks at Canso, making two trips with the VLCC, half unloading it of Canso, going to Belledune, returning to Canso, picking up what you stored there and making the return trip. This is cheaper on the growing market of chartering vessels than it is to deal with a 40,000- or 50,000-ton tanker and make four trips with it.

Mr. McCain: They are going to bring crude then to Canso?

Capt Latter: This is hairy-fairy; some say that there are so many VLCCs on the world market ready for charter, they charter one and just use it for clean cargo.

Mr. McCain: Then, is it coming empty to Canso?

Capt Latter: It would probably arrive at Canso, this is my guess, probably with a load of crude, clean its tanks and then go on this shuttle service.

Mr. McCain: That I will buy, but the arrival at Canso with refined products disturbs me because the refineries there are operating at much less than capacity as our other refineries in Atlantic Canada, as you are well aware. If you are going to

[Traduction]

est de 35 pieds. Mais il faut définitivement faire des transformations au quai pour ce qui est des défenses et d'autres éléments.

M. McCain: Mais il n'y a pas 30 pieds d'eau à cet endroit.

Capt Latter: Pas actuellement.

M. McCain: Le dragage y est un problème permanent, n'est-ce pas?

Capt Latter: C'est en effet un problème permanent.

M. McCain: Qui revient tous les ans?

Capt Latter: Tous les deux ans au moins.

M. McCain: Quel est le minimum atteint et quel est la maximum souhaité?

Capt Latter: Le minimum atteint est d'à peu près 30 pieds. Si les superpétroliers doivent y circuler, il faut compter de 24 à 36 pieds environ.

M. McCain: Ce sont donc des produits raffinés qui seront amenés à cet endroit?

Capt Latter: Je pense. Je répète que ce sont toutes là des rumeurs entendues sur les quais. Personne n'a encore communiqué officiellement avec l'administration.

M. McCain: Pourquoi ces superpétroliers débarqueraient-ils des produits raffinés à Canso? Je comprendrais s'il s'agissait de brut?

Capt Latter: Les réservoirs se trouvent à Canso. Les sociétés peuvent obtenir des taux d'affectement plus avantageux à Canso, débarquer les produits raffinés à cet endroit et effectuer deux voyages à prix moindre avec ces grands navires.

M. McCain: Les raffineries de Canso sont loin de fonctionner à pleine capacité actuellement.

Capt Latter: Je ne parle pas des installations de raffinage mais des réservoirs qui se trouvent à Canso. Les superpétroliers font deux voyages; ils débarquent la moitié de leur cargaison à Canso, se rendent à Belledune, reviennent à Canso, reprennent la cargaison qu'ils y ont laissée et effectuent le voyage de retour. C'est de plus en plus avantageux du point de vue de l'affrètement comparativement à l'utilisation de navires de 40,000 à 50,000 tonnes devant effectuer quatre voyages.

M. McCain: Ces navires doivent donc transporter du brut à Canso?

Capt Latter: Ce n'est pas certain. Certains prétendent qu'il y a tellement de superpétroliers sur le marché actuellement qu'il est possible d'en affréter un et de l'utiliser seulement pour une cargaison propre.

M. McCain: Ils doivent entrer à Canso à vide dans ce cas.

Capt Latter: Je suppose qu'ils viendraient à Canso avec une cargaison de brut, qu'ils nettoieraient leurs réservoirs et qu'ils feraient ensuite la navette.

M. McCain: Je suis bien prêt à l'accepter. Ce qui me préoccupe, cependant, c'est l'entrée à Canso de produits raffinés. Vous n'ignorez pas qu'à cet endroit, comme ailleurs dans la région atlantique, les raffineries ne fonctionnent pas à pleine

[Text]

bring refined products to Canso, I am concerned. I would like to have more detail on that.

Capt Latter: I would be concerned if they were bringing refined products to Canso.

Mr. McCain: But they are going to bring crude to Canso and then take special loads.

Capt Latter: And then act as a shuttle back and forth. This, again, sir is just rumour but usually when it is a rumour, something turns up eventually.

Mr. McCain: That is fine.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Obviously you are doing great. I would like to thank you, Captain Latter and Mr. McGrath, for taking time to appear before us today. It has been most interesting. We will stand Vote 70.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

capacité. Je crains cette arrivée de produits raffinés à Canso. Je voudrais avoir plus de détails là-dessus.

Capt Latter: Je serais également inquiet si ces navires amenaient des produits raffinés à Canso.

M. McCain: Mais ils doivent transporter du brut à Canso puis accepter des charges spéciales.

Capt Latter: Faire la navette. Je signale une fois de plus qu'il s'agit là de rumeurs. Mais habituellement les rumeurs cachent toujours quelque chose de réel.

M. McCain: Très bien.

Le président: Merci, monsieur McCain. Tout semble aller très bien pour vous. Je tiens à remercier le capitaine Latter ainsi que M. McGrath d'avoir bien voulu être des nôtres aujourd'hui. La discussion a été très intéressante. Nous réservons donc le Crédit 70.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Atlantic Pilotage Authority:
Captain A. D. Latter, Chairman.

De l'Administration de pilotage de l'Atlantique:
Capitaine A. D. Latter, président.

3/ HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Monday, April 3, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le lundi 3 avril 1978

Président: M. John Campbell

5
Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

4
**Transport
and Communications**

**Transports
et des communications**

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian
National Railways Capital Revision Act and the
Railway Act and to amend and repeal certain
other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du
capital des chemins de fer nationaux du Canada et
la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou
abrogeant en conséquence certaines autres lois.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillingate</i>)	Crosbie
Benjamin	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Bussières	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Cadieu	Forrestall
Condon	Gendron

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Harquail	McCain
Lapointe	McKenzie
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Ritchie
Mazankowski	Roy (<i>Laval</i>)—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, March 30, 1978:

Mr. McKenzie replaced Mr. Marshall

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 30 mars 1978:

M. McKenzie remplace M. Marshall

ORDER OF REFERENCE

Friday, March 3, 1978

ORDERED,—That Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 3 mars 1978

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 3, 1978
(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bussièrès, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Condon, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain and Ritchie.

Other Members present: Messrs. Murta and Smith (*Churchill*).

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer; Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President and Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail).

The Order of Reference dated March 3, 1978 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Bandeen read an opening statement.

The witnesses answered questions.

At 10:07 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 3 AVRIL 1978
(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Bussièrès, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Condon, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain et Ritchie.

Autres députés présents: Mr. Murta et Smith (*Churchill*).

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, Président et chef exécutif; M. J. H. Spicer, vice-président, Affaires générales et M. R. R. Latimer, Vice-président et directeur général (CN Rail).

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du 3 mars 1978:

IL EST ORDONNÉ,—Que le bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Bandeen fait lecture d'une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 h 07, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella.

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, April 3, 1978

• 2012

[Texte]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will commence consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

I will all Clause 1.

On Clause 1.

The Chairman: We have with us this evening: Mr. R. A. Bandeén, President and Chief Executive Officer; Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President; Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer, CN Rail, and Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization.

Mr. Bandeén has an opening statement for our committee members this evening. Welcome, sir. And you have the floor.

Mr. R. A. Bandeén (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you very much. At the outset, I would like to express my appreciation and the other officers' of Canadian National for this opportunity to appear before you and to answer any questions you may have relating to Bill C-17.

Le projet de loi, que vous avez devant vous, portant sur la révision de la structure financière du Canadien National, peut avoir de profondes répercussions sur l'avenir de notre compagnie. Nous attendons de ce projet de loi qu'il dote le CN d'assises financières comparables à celles des autres grandes entreprises commerciales avec lesquelles nous sommes en concurrence.

We feel that the bill will have substantial benefits for all Canadians. It will make CN responsible for its own financing and relieve the public purse of a burden at a time there is widespread concern over the level of public spending. As you know, the bill calls for some \$808 million of CN's debts to be converted to common stock. The basic reason for the change is to give CN a debt ratio which is closer to that of the other major successful railroads in North America, including the Canadian Railroads. This is vitally important if we are to become self-sufficient, financially, in the future.

Another result of the new legislation is that the Canadian government will not longer make annual purchases of CN preferred stock. Each year, since 1952, the government has been making purchases of CN preferred stock equal in value to 3 per cent of our annual gross revenues. With the passage of the legislation, this practice will end and thereby reduce the cash out flow of the government. This saving is offset in part by the reductions in the interest payments to the government.

Another financial feature is that each year CN will pay 20 per cent or more of its profits to the government as dividends on its shares. Since we have now shown an over-all profit for the second year running, despite limited growth in the econo-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 3 avril 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum. Nous commençons l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Nous étudions l'article premier.

Article 1.

Le président: Nous avons comme témoins ce soir M. R. A. Bandeén, président-directeur général; M. J. H. Spicer, vice-président, affaires générales; M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général et M. K. E. Hunt, vice-président, relations industrielles et organisation.

M. Bandeén a une déclaration préliminaire à faire. Monsieur, je vous souhaite la bienvenue. Vous avez la parole.

M. R. A. Bandeén (Président-directeur général, Canadien National): Je vous remercie. J'aimerais d'abord vous exprimer mes remerciements personnels et ceux des autres directeurs du Canadien National de l'occasion qui nous est offerte de nous présenter devant vous et de répondre aux questions que vous voudrez poser au sujet du projet de loi C-17.

The piece of legislation which you now have before you to revise the financial structure of Canadian National can have a profound effect on the future of Canadian National. We in CN look to this piece of legislation to put us on a financial basis similar to that of the other large commercial corporations with which we compete.

Nous pensons que ce projet de loi comporte d'importants avantages pour tous les Canadiens. Il rendra le CN plus responsable de son financement et soulagera le trésor public d'un fardeau à un moment où il existe une vive inquiétude face au niveau des dépenses publiques. Comme vous le savez, le projet de loi prévoit que 808 millions de dollars de dettes du CN seront convertis en actions ordinaires. La raison principale de ce changement est d'accorder au CN un rapport d'endettement qui se rapproche de celui des autres grands chemins de fer rentables d'Amérique du Nord, y compris le CP. Il s'agit d'une opération d'une importance vitale si l'on désire que le CN devienne financièrement autosuffisant à l'avenir.

Il résultera aussi du projet de loi que le gouvernement du Canada n'aura plus à acheter d'actions privilégiées du CN. Chaque année, depuis 1952, le gouvernement acquiert de ces actions pour un montant égal à trois pour cent de notre revenu annuel brut. Avec l'adoption du projet, cette pratique cessera, réduisant d'autant les charges financières du gouvernement. L'économie réalisée de la sorte sera compensée en partie par la réduction des paiements d'intérêts au gouvernement.

Une autre disposition veut que le CN verse chaque année au gouvernement 20 pour cent ou plus de ses profits sous forme de dividendes sur les actions qu'il détient. Comme nous venons d'enregistrer un bénéfice d'ensemble pour la deuxième année

[Text]

my, this offers the government a source of revenue with potential for expansion.

• 2015

The profits remaining after the dividend payment would be used by the Company for capital purposes to renew and expand our plant and equipment to meet the service requirements of shippers. To the extent that profits are retained for this purpose the need for borrowing is reduced, and our ability to maintain the System's debt ratio at a viable level will be enhanced.

The increase in our earnings of the sounder, simplified capital structure that will result from this legislation will help the Company borrow required funds in the regular capital markets. At the same time, the disciplines of the financial market-place will be imposed on the Company in formulating its capital programs, and appraisal of its results by its shareholder, by the financial community and by the public generally will be facilitated.

We in CN welcome the challenges implied in this new legislation, and we think it will provide a further incentive for the Company to operate effectively. The financial structure in the past has masked the value of the efforts made by CN employees and has created a false impression that ours is a company of deficits and inefficiency.

The revised structure will correct any such misconception and thereby confirm the effectiveness of the employees of the CN and the positive contribution that is being made by the Company.

Canadian National people are just as efficient, as service-conscious and as competitive as those in any other large profit-oriented corporation. By having CN placed more on the basis of other corporations our people will be in a better position to demonstrate this—and Canadians will benefit from the boost in morale this gives to all in CN. Profits are the yardstick used to measure the efficiency of a company—particularly when it seeks to raise capital on world money markets.

It is essential to the future economic well-being of Canada that the country have a dynamic network of well-maintained transportation and telecommunications services. The new legislation makes it possible for Canadian National to play its part in providing these services in a way which is financially self-supporting.

I was pleased to read that the new legislation had received some support from the transportation spokesmen of both opposition parties. I think that this is a clear indication that the thrust of the bill is in tune with public concern to relieve the taxpayer of the burden of supporting services which should, with good management, be able to pay their own way and raise their own capital.

It should be recognized that if the intended recapitalization is not fully implemented the company will be unable to put itself on the same basis as other privately owned railways, and it will undermine our efforts to develop CN into a financially

[Translation]

consécutive malgré une croissance économique limitée, le gouvernement disposera ainsi d'une source de revenus porteuse d'avenir.

Les dividendes payés, la compagnie affecterait le reste de ses profits au renouvellement et à l'extension de son matériel et de ses installations de façon à répondre aux besoins des expéditeurs. Dans la mesure où nos profits serviront à cette fin, nos besoins d'emprunts se trouveront à diminuer et nous serons davantage en mesure de maintenir notre rapport d'endettement à un niveau qui n'entrave pas notre expansion.

L'augmentation de nos bénéfices ainsi que le renforcement et la simplification de notre structure financière qui découleront de ce projet de loi aideront la compagnie à emprunter sur les marchés de capitaux les fonds qui lui sont nécessaires. Par la même occasion, la compagnie sera soumise aux normes en vigueur sur ces marchés pour ce qui est de la formulation de ses programmes d'emprunts, et l'examen de ses résultats par ses actionnaires, la communauté financière et le grand public en sera facilité.

Nous sommes confiants de pouvoir relever les défis qui sous-tendent ce projet de loi et croyons qu'ils créeront la motivation nécessaire à une plus grande efficacité. Notre structure financière a masqué jusqu'ici la valeur des efforts déployés par le personnel de notre compagnie et a donné du CN la fausse image d'une entreprise déficitaire et inefficace.

La nouvelle structure prouvera qu'il n'en est rien et confirmera au contraire la compétence des employés du CN ainsi que la contribution positive faite par la compagnie.

Le personnel du Canadien National est tout aussi efficace, sensible à la concurrence et soucieux de donner un bon service que celui de toute autre entreprise axée sur la rentabilité. Une fois que notre compagnie sera établie sur des bases plus commerciales, nos employés seront en meilleure position pour en faire la démonstration, et ce sont tous les Canadiens en fin de compte qui y gagneront. L'efficacité d'une entreprise se mesure à ses profits, et cela est particulièrement vrai pour celles qui cherchent à obtenir des fonds sur les marchés internationaux.

Il est essentiel pour le bien-être économique futur du Canada que le pays dispose d'un réseau dynamique de services de transports et de télécommunications bien entretenus. La nouvelle loi permettra au CN de faire sa part dans l'élaboration de ces services et de les dispenser dans une optique de rentabilité.

J'ai été heureux de constater que certains aspects du projet de loi ont reçu l'appui des porte-parole des questions de transport des deux partis d'opposition. Je crois que cela indique clairement que la lenteur du projet de loi répond à l'attente des contribuables de se voir soulager du fardeau de maintenir des services qui, s'ils étaient bien gérés, devraient être rentables et capables de se financer par leurs propres moyens.

Il faudrait préciser que si le projet de recapitalisation n'est pas appliqué intégralement, la compagnie se trouvera dans l'impossibilité de rivaliser avec les chemins de fer privés, et cela aura pour effet d'anéantir tous nos efforts pour faire du

[Texte]

self-sufficient enterprise. That is why we regard its passage as being of great importance to the company, the Government and the Canadian taxpayer.

Canada must have an efficient and cost-conscious transportation system because of its size and its dependence on export markets. We feel that this legislation, which makes CN management both more responsible and more accountable for its performance, will result in Canadian National contributing more effectively to the economic well-being of Canada.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Bandeen. First on the list is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. We welcome Mr. Bandeen and his colleagues to the Committee. We always welcome the opportunity to have CNR before us. As a rule, I think throughout the deliberations we get some answers and perhaps pose some queries that are beneficial to the company and, indeed, beneficial to clearing up some of the issues that crop up from time to time. We certainly are privileged to have Mr. Bandeen and his senior officials with us this evening.

Mr. Chairman, I have a number of questions specifically relating to the bill, but since Mr. Bandeen and his colleagues are going to be here for only two more meetings tomorrow, I have here an issue that I want to put before the Committee on behalf of my colleague, Mr. Dan McKenzie, relating to the liability surrounding the pension fund. If I could, I will read the letter that has been directed to Mr. McKenzie; put it on the record and pose some questions to which Mr. Bandeen and his officials might be able to provide answers tomorrow at either one of the meetings. I would not expect them to be able to respond in total tonight but I think by serving notice, Mr. Chairman, it might give an opportunity for Mr. Bandeen and his officials to answer the questions in a fair manner. With your permission, Mr. Chairman if I might, since this does in effect result in an additional liability to the company as I see it. I think it is part and parcel of the bill. I would not want to be ruled out of order as I get in full flight reading the letter, Mr. Chairman, so I wanted to qualify that issue before I start.

• 2020

The Chairman: I will allow you to read that letter into the record but I would caution the members that we should stick as closely as possible to questions relevant to the bill before us. It is tradition that we allow some amount of straying from the subject but I will try to maintain questions as strictly to the particular bill as possible. I will allow Mr. Mazankowski to go ahead with his representations.

[Traduction]

CN une entreprise financièrement autonome. Voilà pourquoi nous considérons son adoption comme d'une grande importance pour la compagnie, le gouvernement et les contribuables canadiens.

A cause de ses dimensions et de sa dépendance vis-à-vis des marchés d'exportation, le Canada a besoin d'un réseau de transport efficace et économique. Nous pensons qu'avec ce projet de loi, qui rend la direction du CN à la fois plus responsable et plus comptable de sa gestion, le Canadien National sera davantage en mesure de contribuer à la vigueur économique du Canada.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Bandeen. Le premier sur ma liste est M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Nous souhaitons la bienvenue à M. Bandeen et à ses collègues. Nous sommes toujours heureux d'avoir l'occasion d'accueillir les représentants du Canadien National. Règle générale, au cours de ces rencontres, nous obtenons quelques réponses et parfois nous réussissons à poser quelques questions qui profitent à l'entreprise et même qui aident à faire le point sur certaines questions qui surviennent de temps à autre. C'est certainement un honneur d'accueillir M. Bandeen et ses principaux collaborateurs ce soir.

Monsieur le président, il y a un nombre de questions qui visent expressément le projet de loi que j'aimerais poser, mais puisque M. Bandeen et ses collègues vont revenir pour deux autres réunions demain, j'aimerais saisir les membres du comité d'un autre sujet au nom de mon collègue, M. Dan McKenzie, à savoir vos obligations en ce qui concerne le fonds de retraite. Peut-être pourrais-je lire la lettre qui a été envoyée à M. McKenzie, afin de la consigner au procès-verbal, et ensuite poser des questions auxquelles M. Bandeen et ses collaborateurs pourraient peut-être répondre demain à l'une ou l'autre des réunions à l'horaire. Je ne m'attends pas à ce qu'ils puissent me répondre à fond ce soir, mais je crois qu'en les prévenant, monsieur le président, M. Bandeen et ses collègues seront en mesure de répondre avec exactitude aux questions. Avec votre permission donc, monsieur le président, si vous le permettez, puisque cette question engendre, en fait, une obligation supplémentaire pour l'entreprise, à mon avis. J'estime que cette question entre dans le cadre du projet de loi. Je ne voudrais pas, monsieur le président, que vous décidiez que ma question est irrecevable lorsque je serai en pleine lecture de la lettre. C'est pourquoi j'aimerais que nous nous entendions avant que je ne commence.

Le président: Je vais vous permettre de lire la lettre pour qu'elle figure dans le procès-verbal, mais je tiens à rappeler aux membres du Comité que nous devons nous en tenir, dans la mesure du possible, à des questions qui touchent le projet de loi que nous étudions. Nous avons toujours permis que l'on s'éloigne un peu du sujet, mais je vais tenter de limiter, dans la mesure du possible, les questions au projet de loi à l'étude. Je vais néanmoins permettre à M. Mazankowski de faire valoir ses arguments.

[Text]

Mr. Mazankowski: I appreciate that, Mr. Chairman, but just simply for the record I think it is fair to say that we are really dealing here with the total CN package. Actually we are amending a legislative matter which strikes at the very heart and core of CNR. When we are asking for explanations with respect to a contingent liability I think that is very much part and parcel of the financial recapitalization.

I want to make that point most emphatically because I am sure that when Mr. McKenzie returns to the Committee tomorrow he will want to pursue this further. I simply want to place this on the record to give our witnesses a chance to respond.

I will read the letter which was sent to Mr. McKenzie by Mr. Earl White, the National President of the Canadian Railways Employees' Pension Association, a carbon copy of which was sent to me. It is regarding railway pension plans and railway pension trust funds. It reads:

We wrote to you on February 20, 1978, outlining the basic concerns of our Association with the pensions being paid to retired members under each of the CNR and CPR pension plans and funds. The purpose of this letter is to outline the position of our Association and what we consider to be reasonable requests.

1. That all retired members have their pension benefits increased, effective immediately to the level, such pensions would have equalled (including any post retirement increases) had the pension been computed at retirement on the same "2%" formula in effect for current retirees.

2. After making the foregoing benefit increases, there would be created with respect to each of these employer's retirement plans a separate retired life trust fund. This trust fund to be operated by a Board of Trustees having significant representation (preferably 50% of total Board) by retired members under each plan.

Into each retired life trust fund would be transferred the full actuarial reserves for the retired members' pension benefits. These reserves to be computed on actuarial assumptions involving no allowance for further inflation—that is, an interest assumption of no more than 4% per annum.

The Trustees of each retired life trust fund would have complete authority and power to operate the trust as it applies to the retired employees including the hiring of professionals and increasing the benefits being paid if warranted, by the financial operation of the trust fund.

Upon retirement of each future employee the employer will transfer from its "active employee" pension fund to

[Translation]

M. Mazankowski: Je vous en suis reconnaissant, monsieur le président, mais j'aimerais simplement faire remarquer qu'il est juste de dire que nous nous penchons, en réalité, sur le programme global du CN. En réalité, nous modifions un document législatif qui vise le cœur même du CNR. Lorsque nous demandons des explications au sujet d'obligation éventuelle, je crois que cela entre tout à fait dans le cadre de la recapitalisation.

J'appuie encore sur ce point, car je suis convaincu que lorsque M. McKenzie sera de retour demain, il voudra explorer ce sujet plus avant. Je veux simplement consigner le texte de façon à ce que nos témoins aient la chance de répondre.

Je vais donc lire la lettre que M. Earl White, président national de l'Association des pensions de retraite des employés des chemins de fer canadiens, à M. McKenzie qui m'en a fait suivre une copie carbone. Il s'agit des régimes de retraite des chemins de fer et des fonds fiduciaires de retraite des chemins de fer. Le texte est le suivant:

Nous vous avons écrit le 20 février 1978 pour résumer les préoccupations fondamentales de notre association en ce qui concerne les pensions de retraite versées à nos membres retraités dans le cadre de chacun des régimes de retraite et des fonds de pension du CNR et du CPR. La présente lettre a pour objet de résumer la position de notre association et de présenter ce que nous estimons être des demandes raisonnables.

1. Que tous les membres retraités voient leurs prestations de retraite augmentées immédiatement, pour atteindre le même niveau «en tenant compte de toutes augmentations subséquentes à la retraite» que si la pension avait été calculée à la retraite en utilisant la même formule de «2 p. 100» utilisée maintenant dans le cas des retraités actuels.

2. Une fois l'augmentation des prestations en sus mentionnées accordées, créer pour chaque régime de retraite des employés, un fonds fiduciaire distinct pour les retraités. Un conseil de directeurs à forte représentation «de préférence 50 p. 100 du nombre total de membres du conseil» choisis parmi les membres retirés de chaque régime, administreraient le fonds fiduciaire.

On verserait dans chaque fonds fiduciaire de retraite les réserves actuarielles intégrales des prestations de retraite des membres retraités. Les réserves seraient calculées en se fondant sur des présomptions actuarielles qui ne tiendraient aucun compte de l'inflation future... c'est-à-dire en supposant que l'intérêt ne dépassera pas les 4 p. 100 par année.

Les fiduciaires de chaque fonds fiduciaire de retraite posséderaient l'autorité et le pouvoir d'administrer la fiducie dans le cadre de ses responsabilités à l'égard des employés retraités y compris embaucher des professionnels, augmenter les prestations versées si nécessaire à la suite de l'administration financière du fonds fiduciaire.

Lorsque tout employé futur prendra sa retraite, l'employeur prendra les argents qui se trouvent dans le fonds

[Texte]

the newly created "retired member" trust fund the actuarial reserve—computed on the actuarial basis outlined above.

The employer would have no obligation to make contributions to the retired members' trust fund except to ensure that the benefit initially commenced to each member did not reduce below that level. There would be no obligation to finance increased pension benefits granted by the Trustees nor to provide a "cost-of-living" indexed pension.

The Canadian Railways Employee's Pension Association suggest that our approach to pensions and indexation of pensions is both reasonable and responsible:

1. We are not asking for fully indexed (cost-of-living) pensions.

• 2025

2. We are asking, however, that if inflation continues and this results in higher investment earnings on assets put aside for retired members then these be used to provide such retired employees' higher pensions to the extent possible. Whether such higher pensions will be adequate to offset inflation is another question.

3. The foregoing arrangement would end the present highly inequitable arrangement whereby retired members are subsidizing active employees and the employers (as a result of inflation). We ask not to be treated over-generously, merely in a fair and equitable fashion.

If there are any queries in respect to this letter or any previous letter on this subject, we would be very pleased to supply any further information. Signed, J. Earle White.

Mr. Chairman, I have seven questions in written form which I would be prepared to table or give to Mr. Bandeen with the hope that tomorrow he might be able to respond to the questions arising from the letter, if that is agreeable.

The Chairman: I think it would be advisable to have them provided to the president and hopefully he could answer those questions at either tomorrow afternoon's meeting or tomorrow evening. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is that all, Mr. Mazankowski? You have a couple of minutes.

Mr. Mazankowski: Oh, that is fine.

The Chairman: As I mentioned, if you are representing Mr. McKenzie, as you know, that particular item is not relevant to the bill and I would hope that tomorrow we would not expand a great deal on the question.

Mr. Mazankowski: All right.

[Traduction]

de retraite des «employés actifs» pour les verser au nouvellement créé «fonds fiduciaire» des membres retraités, les fonds de réserve... étant calculés sur les données actuarielles définies ci-dessus.

L'employeur ne serait pas obligé de contribuer au fonds fiduciaire des membres retraités, sauf pour s'assurer que les prestations initiales versées au départ à chaque membre ne tombent jamais en-dessous de la prestation originale. L'employeur ne serait pas obligé de financer l'augmentation des prestations de retraite accordées par les fiduciaires, ni de fournir une pension de retraite indexée au coût de la vie.

L'association de retraite des employés des chemins de fer canadiens propose que notre approche aux pensions de retraite et à l'indexation de celle-ci est raisonnable et responsable:

1. Nous ne demandons pas l'indexation intégrale des pensions au coût de la vie.

2. Nous demandons cependant que, si l'inflation continuait et qu'il en résulte des dividendes plus élevés sur l'actif mis de côté pour les retraités, que l'on utilise ce surplus, dans la mesure du possible, pour verser des pensions de retraite plus élevées aux retraités. Reste à savoir si des pensions de retraite plus élevées suffiront à compenser l'inflation.

3. Les dispositions sus-mentionnées mettraient fin à l'arrangement actuel qui est extrêmement inéquitable à savoir que les retraités sont subventionnés par les employés actifs et l'employeur (à cause de l'inflation). Nous ne demandons pas à être traités de façon trop généreuse, mais simplement d'une manière juste et équitable.

Si vous avez des questions au sujet de la présente lettre ou de toute lettre précédente sur ce sujet, nous serions très heureux de vous fournir de plus amples renseignements. C'est signé, J. Earle White.

Monsieur le président, j'ai sept questions écrites que je serais disposé soit à déposer, soit à donner à M. Bandeen dans l'espoir que demain, ce dernier sera en mesure d'y répondre, si vous êtes d'accord.

Le président: Je crois qu'il serait préférable de les donner au président. On peut espérer que M. Bandeen pourra répondre aux questions, soit à la réunion de demain après-midi ou à celle de demain soir. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Est-ce tout, monsieur Mazankowski? Il vous reste encore quelques minutes.

M. Mazankowski: Oh, ça va.

Le président: Comme je l'ai déjà dit, si vous représentez M. McKenzie, puisque comme vous le savez cette question-ci ne porte pas directement sur le projet de loi, j'espère que demain nous ne nous étendrons pas indéfiniment sur la question.

M. Mazankowski: Très bien.

[Text]

Through a question I will try to indicate to you that I believe it is relevant to the bill. I would like perhaps Mr. Bandeen to comment on what I consider a understatement of liabilities to the tune of 1,073,000,062 dollars as at December 31, 1976 which seems to me to be a liability in terms of an unfunded payment which has not been made by the company to the pension plan fund. If that is the case the then annual report does not accurately reflect the true picture of assets and liabilities. I presume there is an answer, but to me it warrants an explanation.

Mr. Bandeen: Sorry, I am not sure that the figure you used was . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Bandeen, I picked out that figure from note 8 on page 24.

Mr. Bandeen: Out of last year's annual report.

Mr. Mazankowski: Yes, that is right. And if that figure of 1,073,000,062 dollars is in fact a true liability, then the total liabilities of your company would be something in the order of \$5.4 billion rather than \$4.3 billion as shown in the annual report.

Mr. Bandeen: It is a liability in the sense that if all the people currently employed go on pension, and if the assumptions behind the actuaries' report are correct, then indeed the fund is short by a billion dollars, and this is calculated under the Pension Standards Benefit Act which is an act of the Parliament of Canada. It is shown here in the normal procedure in accounting. You would not show that on the profit-and-loss or balance sheet; you would show it as a note to the balance sheet, as we have done. I believe every corporation in Canada does it in exactly the same fashion.

Mr. Mazankowski: It is not true, though, that if that sum was paid into the fund in effect the benefits derived from the pension fund would be as a result of interest and other income that could be derived therefrom and would be sufficient to adjust the pensions for the employees to an extent that would be more satisfactory than at the present time?

Mr. Bandeen: Oh, no. Sorry. We have to pay interest on this and we are amortizing it.

Mr. Mazankowski: Not at the going rate though.

Mr. Bandeen: I believe it is.

Mr. Mazankowski: What is the rate of interest you pay on it?

Mr. Bandeen: It is 7.5 per cent, and we pay it on the unfunded liability. We are amortizing it over a period of years and we have to get the agreement of the Superintendent of Insurance, in the same fashion as any company, any private pension plan in Canada. We have an agreement with the Superintendent of Insurance, we pay so much a year towards paying off the principal and so much as interest. This has to be approved by him and we are repaying it. The interest on it at 7.5 per cent is above what we earn on the rest of the pension fund, so in that sense it is better.

[Translation]

Je vais tenter au moyen d'une question de vous démontrer que j'estime que la question a trait au projet de loi. J'aimerais, monsieur Bandeen, faire quelques remarques sur ce que je pense être une diminution de vos obligations financières de 1,073,062 mille dollars en date du 31 décembre 1976 alors qu'il me semble que ce soit bien une obligation puisqu'il s'agit de versements non effectués par l'entreprise au régime de retraite. Si c'est bien le cas, alors le rapport annuel ne reflète pas de façon exacte l'actif et le passif de l'entreprise. Je présume qu'il y a une réponse, mais pour ma part, je voudrais avoir une explication.

M. Bandeen: Excusez-moi, je ne sais au juste si le chiffre que vous avez utilisé était . . .

M. Mazankowski: Monsieur Bandeen, j'ai tiré ce chiffre de la note 8, page 24.

M. Bandeen: Du rapport annuel de l'an dernier.

M. Mazankowski: Oui, c'est exact. Si ce chiffre de 1,073,062 mille dollars constitue une dette réelle, alors le passif total de votre entreprise serait de quelque 5,400 millions de dollars et non de 4,300 millions de dollars comme l'indique le rapport annuel.

M. Bandeen: C'est une dette en ce sens que si tous les employés qui travaillent actuellement prenaient leur retraite, et si les suppositions sous-jacentes au rapport des assureurs sont exactes, alors en effet il manque 1 milliard de dollars au fonds, somme calculée conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension, loi adoptée par le Parlement du Canada. Il s'agit ici d'une procédure normale de comptabilité. Il ne s'agit pas bien sûr d'inscrire ce montant au compte profits et pertes ou sur le bilan financier; on l'indique sous forme de note sur le bilan financier, comme nous l'avons fait. Je crois que toutes les entreprises du Canada procèdent de la même façon.

M. Mazankowski: N'est-il pas juste de dire cependant que si cette somme était versée au fonds, en fait les prestations tirées du fonds de retraite proviendraient de l'intérêt et de l'autre revenu qui en sont tirés, ce qui permettrait d'ajuster les pensions de retraite des employés, ce qui serait beaucoup plus satisfaisant que ce qui se fait à l'heure actuelle?

M. Bandeen: Non, excusez-moi. Il nous faut verser l'intérêt sur cette somme et nous l'amortissons.

M. Mazankowski: Pas au taux courant, cependant.

M. Bandeen: Je crois que si.

M. Mazankowski: Quel est le taux d'intérêt que vous versez?

M. Bandeen: Nous versons 7.5 p. 100 sur la dette non remboursée. Nous amortissons la dette sur une longue période ce pourquoi il nous faut obtenir l'approbation du surintendant des assurances de la même façon que toute autre entreprise, que tout régime de retraite privé au Canada. Aux termes d'un accord conclu avec le surintendant des assurances, nous payons un certain montant par an pour le remboursement du principal et une autre pour le remboursement des intérêts. L'intérêt de 7 1/2 p. 100 que cela rapporte vient en plus de ce que rapporte le reste du fonds de pension.

[Texte]

• 2030

Mr. Mazankowski: Why is it then that CNR does not extend to previously retired members who have already had their retirement incomes eroded by inflation the same 2 per cent benefit formula which applies to the current retiring employees?

Mr. Bandeen: The current retiring employees pay a different percentage of their salary; they are now paying 6.5 per cent, and you can go back to when they said 5.5 per cent and 4.5 per cent. The people who retired at an earlier stage from the CN paid into the fund and they are being awarded in accordance to what they paid into it and what the company paid into it at the time.

We have adjusted pensions over the last four or five years to offset some portion of the inflationary increase and we have made *ex gratia* payments, if you wish increases, in pension payments up until this year.

As you know, there was a committee headed by Dr. Noel Hall of the University of British Columbia, a commission, that studied the railway pensions on both railways and it reported within the last year. It recommended among other things that pensions should be part of the negotiations with the unions, which they now are; indeed in the last settlement with the unions we had an agreement to set up a heritage fund, which is financed 50-50 by the company and the unions, that will go back at the discretion of the pension board, which again is 50-50, union and company, and pay to retirees some increase in their pension. The negotiated amount of the fund was slightly under \$2 million, which will be distributed this year, provided the agreement is ratified by the unions.

So we are trying to look after some part of the inflationary increase and it is now part of the negotiations with the unions. This heritage fund was recommended by Noel Hall and it is coming into existence.

Mr. Mazankowski: Well I think it is fair to say that whatever adjustment, if any, has been made is certainly far from being satisfactory. Is the company planning on doing anything more in terms of redressing this very important problem? Would it not now have been the proper time, since you have asked for an \$808 million reduction in your debt, to look at the whole pension plan to look after the people who really pioneered the operations of the railway?

Mr. Bandeen: I do not want to quote always Noel Hall, but Noel Hall did an assessment of the railway pension plans, and what changes should be made in them, and his study lasted for several months, if not several years. He found that the railway pension plan, and the CN one in particular—the CP can defend their own—was one of the best in the country and was paying on the best basis. He had no criticism of it whatsoever, and he suggested the Heritage Fund, which we have gone along with, as a method of relief for people who are on retirement. His finding, as I remember it, was that we have one of the most advanced pension plans in the country, save the government. We cannot match the government and I do not think any corporation can.

[Traduction]

M. Mazankowski: Dans ce cas, pourquoi le CN n'accorde-t-il pas à ses anciens retraités dont les pensions sont rongées par l'inflation les 2 p. 100 accordés à ceux qui prennent leur retraite maintenant?

M. Bandeen: Ceux qui prennent leur retraite maintenant payent des cotisations plus élevées; notamment 61/2 p. 100, alors que par le passé on ne versait que 51/2 p. 100 ou 41/2 p. 100. Ceux qui ont pris leur retraite il y a quelques années, avaient cotisé un taux inférieur et touchent des pensions au prorata de leurs cotisations et des cotisations patronales.

Les pensions néanmoins ont été relevées au cours ou des quatre ou cinq dernières années, pour compenser en partie l'inflation; nous avons versé en quelque sorte des paiements gracieux sous forme d'augmentation des prestations de pensions, et ce jusqu'à cette année.

Vous savez sans doute qu'un comité, présidé par M. Noel Hall de l'Université de la Colombie-Britannique, a étudié les pensions des chemins de fer de nos deux sociétés au Canada et a soumis un rapport l'an dernier. Le comité avait recommandé entre autres d'inclure les pensions dans les négociations collectives, ce qui est chose faite; lors de la dernière convention, il a été convenu avec le syndicat de constituer un fonds spécial financé à moitié par la société et à moitié par les syndicats; la Commission paritaire des transports utilisera ce fonds pour verser des suppléments de pensions aux retraités. Deux millions de dollars ont ainsi été prévus, montant qui sera réparti cette année-ci, à condition bien entendu que l'accord soit ratifié par les syndicats.

L'effort de pallier, en partie du moins, les effets de l'inflation, fait donc l'objet de négociations avec les syndicats. La constitution de ce fonds spécial, recommandé par Noel Hall, devrait être mise sur pied incessamment.

M. Mazankowski: Quel que soit le montant de ces rajustements, ils seront loin d'être suffisants. Est-ce que la société compte faire autre chose pour remédier à ce très grave problème? Ne pensez-vous pas le moment venu, alors que vous demandez la remise de vos dettes de 808 millions de dollars, d'étudier le fond de la question du régime de pensions dont dépendent ceux qui, par leur travail, ont permis de créer le chemin de fer.

M. Bandeen: M. Noel Hall a consacré des mois, voire des années, à l'étude du régime des pensions de chemins de fer et aux améliorations éventuelles à y apporter. À l'issue de ces travaux, M. Hall a conclu que le régime des pensions des chemins de fer, et du CN en particulier, était l'un des meilleurs du pays. C'est lui d'ailleurs qui a proposé la mise sur pied de ce fonds spécial, suggestion que nous avons acceptée, afin d'aider les retraités. D'après M. Hall, notre régime des pensions est l'un des meilleurs du pays, à l'exception bien entendu du régime des pensions fédérales qui reste imbattable.

[Text]

The Chairman: Last question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will forego further questioning on this. I want to get into another subject and I will wait for the second round on that one.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Smith.

Mr. Smith: Thank you, Mr. Chairman. I also welcome the opportunity to be able to ask a few questions of the officials here, and while they may appear to be related primarily to one constituency I think it is an over-all feeling that with the refinancing of the CNR people in a lot of the areas want better service; that is really what they are demanding. My questions emanate from a lot of problems we have had. This relates to the area in Manitoba north of The Pas, and it serves an area between The Pas and Churchill and The Pas and Lynn Lake. We have a lot of communities in there that are served only by CN. There is no other means of ground transportation.

• 2035

Some of the problems that are brought upon these communities with seemingly little thought given to the effect that it is going to have on the communities—my questions are along that line.

Approximately eight months ago word came out that in places like Thicket Portage, Ilford and Sherridan and so on—these are small stations—the station agents would be removed from these particular communities, which meant that for any goods coming in on the train, express and so on, there would be no one there to receive them. However, this decision has now been turned around and the communities have been advised that they will have operators in those particular communities for another year.

Will this be year-to-year? Will it be assessed each year to decide if the agents are going to remain in these stations, or can the communities plan now that there is going to be an agent there for at least a five-year term?

Mr. Bandeen: I am not personally familiar with this situation. Perhaps Mr. Latimer is. He is in charge of the rail operations for the CN. If he is not, perhaps we can answer the question tomorrow.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. R. R. Latimer (Vice-President and Senior Executive Officer, CN Rail): I believe basically the matter relates to express-on-hand points there, rather than carload. I would prefer to come back with a specific answer tomorrow.

Mr. Smith: Another one of the reasons that I think the decision was made to have the operators remain was the long run between points, where there was no communication for the trains between certain points, and that was probably it.

I have another question. It relates to the up-grading of the Hudson Bay Railway from the Herchmer sub to Churchill. The hundred pound steel has now been put in place from The Pas to the Herchmer sub, but there is remaining about one hundred and some odd miles, I think it is 180 miles or 160 miles. Can anyone tell me where this stands at this particular

[Translation]

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Mazankowski: Ce sera tout pour le moment, mais je voudrais que vous m'inscriviez pour le second tour pour aborder un autre sujet.

Le président: Je vous remercie monsieur Mazankowski.

Monsieur Smith.

M. Smith: Merci monsieur le président. Je suis moi aussi heureux de l'occasion qui nous est offerte de questionner nos témoins. Même si je m'exprime avant tout au nom des habitants de ma circonscription, je ne crois pas me tromper en disant que de l'avis des habitants de nombreuses régions, le plan de refinancement du CN offre l'occasion d'exiger des services ferroviaires améliorés. Je voudrais poser quelques questions concernant les problèmes qui se posent au Manitoba au nord de The Pas, notamment entre The Pas et Churchill et The Pas et Lynn Lake. Pour de nombreuses agglomérations de cette région, le CN est l'unique mode de transport terrestre.

Je voudrais donc vous poser des questions concernant les répercussions de cette réorganisation pour ces collectivités.

Il y a huit mois environ, on a appris que les petites agglomérations de Thicket Portage Ilford et Sherridan perdraient leurs agents de chemin de fer, si bien qu'il n'y aurait personne pour réceptionner les marchandises arrivant par chemin de fer. Toutefois, cette décision a été rapportée et on a fait savoir aux habitants de la région que les agents seraient maintenus en fonction pendant un an encore.

Est-ce que le maintien de ces agents sera renouvelable d'année en année ou bien ces agglomérations peuvent-elles compter disposer des agents de chemin de fer pendant une période de cinq ans par exemple?

M. Bandeen: Je ne suis pas au courant de cette question mais M. Latimer, chargé de l'exploitation des chemins de fer du CN pourra sans doute vous répondre. Sinon on vous donnera la réponse demain.

Le président: M. Latimer.

M. R.R. Latimer (vice-président et agent exécutif des Chemins de fer nationaux du Canada): Il s'agit de la livraison de colis express et non pas de wagons de marchandises. Mais si vous me le permettez, je préférerais vous répondre demain.

M. Smith: Si on a décidé de maintenir ces agents, c'est sans doute aussi en raison des longues distances entre les arrêts dans cette région.

Je voudrais maintenant vous poser une question concernant l'amélioration des chemins de fer de Hudson Bay entre Herchmer et Churchill. Les rails d'acier de 100 livres ont été posés entre Le Pas et Herchmer, mais il reste encore 160 ou 180 milles à installer. Où en est au juste la situation? Vous savez,

[Texte]

time? The port of Churchill is totally dependent on the railway to get its grain in for shipping. I am wondering if anyone can give that answer.

Mr. Bandeen: We are hoping to have that fall under this rehabilitation program that is going on in western Canada. Mr. Latimer can perhaps give you an idea of the timing on that.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: The rehabilitation of the Herchmer sub from Gillam to Churchill has been accepted by Transport Canada under the Western Branch Line Rehabilitation Project. Some work was started on it this past work season, primarily lengthening and increasing siding capacity at Churchill. The relaying of a significant part of the lighter rail north of Gillam is in next year's and/or the 1979 work program for spending of those rehabilitation funds on branch lines.

Mr. Smith: Does that include also passing tracks between Gillam and Churchill?

Mr. Latimer: Could I give you a definite answer on that tomorrow? I believe it does. There is extra track capacity at Churchill and I believe there is a passing track between Gillam and Churchill for it.

Mr. Smith: There was a consulting firm—I think it emanated out of the Hall Commission Report; it is called the Bryden Report—that says \$30 million is required to up-grade the track from Herchmer to Churchill in order to carry the heavier hopper cars because it is a permafrost bed and so on. So I think it is very important that that be put in place.

• 2040

Mr. Latimer: There are two distinctly different problems north of Gillam; one of them has to do with the adequacy of passing tracks, the adequacy of track capacity at Churchill and the weight of rail is definitely being covered in the near-term future under the rehabilitation funds made available for grain branch lines. The really substantial long-run problem of trying to hold the line over that distance in both muskeg and permafrost may be \$30 million—it may be a great deal more than \$30 million—I would not want to leave you with the impression that all of that has been analyzed and agreed to under the present rehabilitation project.

A good deal of work has gone into it. We do not feel confident we even know how much money it would cost to cure the permafrost, muskeg, really to cure the line stability problems there for the long-run handling of 100-ton grain cars. At the present time, we anticipate having grain boxcars in sufficient quantity to operate the volumes to Churchill every season, well into the middle or later nineteen-eighties, and we are meantime doing the analysis and the kind of testing that we think needs to be done to determine just how much money is needed and what could be done to put that line in shape for 100-ton cars.

It is a very difficult problem. We are talking to experts in North America and we are also talking to the Russians who

[Traduction]

bien entendu, que toutes les céréales expédiées à partir du port de Churchill y arrivent par chemin de fer.

M. Bandeen: Nous espérons que ces travaux pourront être imputés au programme d'amélioration des voies de chemins de fer de l'ouest du Canada. M. Latimer vous donnera plus de détails à ce sujet.

Le président: M. Latimer.

M. Latimer: Le ministère des Transports a autorisé la réfection de la voie de la ligne de Herchmer reliant Gillam à Churchill dans les cadres du programme d'amélioration des chemins de fer de l'Ouest. Les travaux ont déjà été entamés la saison dernière, surtout en ce qui concerne le prolongement et l'augmentation de la capacité des voies de chargement de Churchill. La pose des rails plus légers au nord de Gillam est prévue au programme des travaux pour l'an prochain et 1979 dans le cadre de dépenses du programme de rénovation des lignes de chemins de fer locales.

M. Smith: Est-ce que cela comprend les voies de manœuvres entre Gillam et Churchill?

M. Latimer: Je crois bien que oui mais je préférerais vous répondre demain. Il me semble qu'il y a une voie de manœuvre entre Gillam et Churchill pour desservir une voie supplémentaire qui se trouve à Churchill.

M. Smith: Le rapport Bryden rédigé à la demande de la Commission Hall fait état de 30 millions de dollars pour la rénovation des voies entre Herchmer et Churchill, voies qui traversent du pergélisol, de façon à pouvoir transporter des wagons de chemins de fer plus lourds. Il est donc essentiel que ces rails soient mis en place.

M. Latimer: Deux problèmes se posent au nord de Gillam; d'une part la capacité des voies de manœuvre, celle des voies de chemins de fer à Churchill et le poids des rails, problèmes pour lesquels des crédits ont été prévus dans le cadre du programme de rénovation des voies locales. A plus long terme, il s'agit de maintenir les voies de chemins de fer à travers le muskeg et le pergélisol, ce qui pourrait exiger dans les 30 millions de dollars. Mais toutes ces questions n'ont pas encore été étudiées ni réglées dans le cadre du projet actuel de rénovation des chemins de fer.

En dépit des travaux déjà effectués, nous ne savons pas encore à combien s'élèveraient les travaux nécessaires pour assurer la stabilité des voies à travers le pergélisol afin de permettre le transport de wagons de céréales de 100 tonnes. Nous pensons, en principe, avoir suffisamment de wagons pour desservir le port de Churchill jusqu'à la fin des années 80; entre temps, des études seront effectuées pour voir ce qu'il faut faire si l'on veut pouvoir utiliser des wagons de 100 tonnes.

C'est un problème extrêmement ardu dont nous avons parlé avec des experts américains et soviétiques qui ont beaucoup

[Text]

have a lot of experience in this area. We simply do not have an effective answer for it yet.

Mr. Smith: Thank you. The concern that I have is that by 1983 all grain is to be moved by hopper cars; that was my understanding.

Mr. Latimer: I think the timing can be considerably longer than that. We believe we will have enough boxcars left to operate the Churchill line into the later nineteen-eighties.

Mr. Smith: All right. Thank you. Another concern that I have is that, as you know, many communities along the Hudson Bay line and also the Lynn Lake line are totally dependent on the railway. The problem that we are getting into, and I suppose it is a historical thing, is that over the years people have been accustomed to being able to order five drums of fuel oil to be shipped up on the train to their small community.

I end up with all the complaints but we have had cases where trappers have shipped up five barrels of gas or fuel oil and they have paid as high as \$100 a barrel to transport them from The Pas to a small community on the railway because a total car was used to bring up these five barrels of particular fuel and I guess they had to pay a carlot or a car rate or something. This is a real burden on the communities and most of the complaints are coming from the communities that are in that scope, a fisherman wants to move a boat 30 miles and he goes along with the boat and helps unload it and he gets a bill for \$296 to move it 30 miles. This is a commercial fisherman that is trying to make a living up in that particular area.

I realize that you are trying to make the CNR if not in a profit position at least a break-even position and it must be difficult but still I think some thought has to be given to these small communities. There are not many of them and the standard answer I get back is that it is a major problem but I really do not think it is because there are only about 12 in Northern Manitoba that are affected this way. The rest of them, in their frustration or if they have roads, have gone to using the roads instead of the rail.

The whole concept seems to be that the CN is interested in getting out of the business of serving the small community. They are more interested in the carload lots that I suppose are more economical to move and so on. I am wondering just who looks after this because so many of the small communities—I am talking of communities of 400 or 500 people that must ship their fish out through that route—must get their groceries in, their supplies and so on and they just do not seem to know where to turn because the system seems to be against everything they do in that community to try to survive.

• 2045

Mr. Bandeem: Basically you are talking about the less-than-carload lots and . . .

Mr. Smith: Yes.

Mr. Bandeem: . . . express mainly, and this is a real problem. Express, as a whole, in 1976 lost about \$34 million and I think the amount was slightly higher in 1977. We really do not know

[Translation]

d'expérience dans ce domaine. Mais nous n'avons pas encore la réponse à cette question.

M. Smith: Je vous remercie. J'avais cru comprendre que d'ici 1983, le transport de céréales se ferait exclusivement par wagons-trémies.

M. Latimer: Cette échéance n'est pas aussi proche car nous estimons avoir suffisamment de wagons couverts pour desservir Churchill jusqu'à la fin des années 80.

M. Smith: Très bien. Par ailleurs, vous savez sans doute que de nombreuses agglomérations riveraines de la ligne de Hudson Bay et de Lynn Lake dépendent entièrement du chemin de fer. Depuis de nombreuses années déjà, les gens de cette région étaient habitués à commander une demi douzaine de barils de fuel oil par exemple et les expédiaient par chemin de fer.

Moi je n'entends parler que de réclamations bien entendu; ainsi il est arrivé que des trappeurs ayant commandé 5 barils d'essence ou de fuel oil ont dû payer \$100 le baril pour le transport à partir de Le Pas jusqu'à leur agglomération, un wagon de marchandises entier ayant été affecté au transport de ces quelques barils, si bien qu'on leur a facturé le coût du transport du wagon tout entier. Cela constitue bien entendu une charge exorbitante pour ces gens et donne lieu à des réclamations. Ainsi un pêcheur qui a fait transporter son bateau par chemin de fer pour le déplacer d'une trentaine de milles et a ensuite participé au débarquement s'est vu présenter une facture de \$296. La pêche est l'unique source de revenu de cet homme.

Je sais bien que vous voudriez que le CN devienne sinon rentable, du moins qu'il ne perde plus d'argent, ce qui n'est guère facile. Ce n'est néanmoins pas une raison pour abandonner ces petites agglomérations à leur sort. On me répond toujours que c'est un très gros problème, mais je ne pense pas que ce soit si grave car il y en a en tout une douzaine dans le nord du Manitoba qui dépendent uniquement du chemin de fer, les autres s'étant reconverties au transport routier.

Le CN semble décidé à abandonner les petites agglomérations. Vous préféreriez bien entendu le transport de wagons de marchandises entiers, plus rentable. Je voudrais néanmoins savoir qui est chargé de s'occuper de ces petites agglomérations de 400 à 500 habitants qui doivent pouvoir expédier leur poisson et faire venir leurs produits alimentaires; ces gens ne savent plus à quel saint se vouer car personne ne semble s'intéresser à leur sort.

M. Bandeem: Vous parlez de marchandise qui n'occupent pas un wagon entier?

M. Smith: En effet.

M. Bandeem: Il s'agit des colis express qui nous posent un problème grave. En 1976, nous avons perdu \$34 millions sur cette catégorie, et un peu plus encore en 1977. Nous ne savons

[Texte]

what to do about the remote communities such as the ones you are suggesting that do not have alternative methods of transportation. Basically, we are trying to turn around and put the express on a commercial basis because in most parts of Canada there is an alternative to CN Express and the truckers are there, CP Express—there are any number of them. Generally we have taken the position that in a remote community where there are problems this is something that we hopefully can work with the governments involved to try to get some sort of underwriting of the movement of commodities in and out.

We have not gone very far on this because until now we have been serving all the communities but slowly but surely we are moving all the express off the railways and onto trucks and move by piggyback or on the rail. Our new express facilities in the populated part of the country do not even have rail connections. Montreal is an example: the new terminal which will open this August does not have a rail connection to it, the express terminal. So these towns which only have rail are an anomaly and we will have to find a solution to them. I do not have a solution for you right now.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith. Once again I would like to caution the members that their questions be relative to the bill in that we have the annual report for the CN—it is coming out very shortly—and we also have the Main estimates. These general questions can be posed. We will have probably ample opportunity at future meetings to pose them and I feel that the . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we might not have the opportunity . . .

Mr. Smith: We may not have that chance.

Mr. Mazankowski: We might not have these officials here . . .

The Chairman: Well, that is for the members to decide but I would . . .

Mr. Mazankowski: . . . so infrequently.

The Chairman: Order, please. Through the gracious amendments of Mr. Mazankowski I think they will be here a bit more frequently. So I would ask you, please, to . . .

Mr. Mazankowski: You are anticipating.

The Chairman: . . . to make the questions . . . We have a bill before us and this is the Committee's reference, and I would ask you to please co-operate with the Chair to stick as closely as possible to the bill. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bandeen, I stand to be corrected but I have read and I have seen some comments that you have made. Your management style is based on profit centres within your company.

Mr. Bandeen: That is correct, yes.

Mr. Murta: Thank you. I think there are six general profit centres that you deal with. Could you explain generally to the Committee what they are and how they evolve. And also can you give us an indication of the kind of profits that you had in each one for 1977? Do you have that information?

[Traduction]

vraiment pas quoi faire pour ces agglomérations isolées qui n'ont pas d'autre mode de transport. Nous voudrions rentabiliser les colis express car dans la plupart des régions du pays, en plus du CN, il existe le transport par camion et le CP Express. Mais pour les agglomérations isolées nous ne disposons pas d'autres moyens de transport, nous espérons pouvoir trouver une solution de concert avec les gouvernements intéressés qui garantiraient en quelque sorte le transport des biens destinés à ces agglomérations.

Pas grand-chose n'a été fait dans ce sens jusqu'à présent, mais au fur et à mesure que les livraisons express par chemin de fer vont être abandonnées et remplacées par le transport routier ou le transport mixte route-rail, il faudra trouver une solution. Dans les régions à forte densité de population, nos installations pour livraison express ne sont pas rattachées aux chemins de fer. Ainsi, à Montréal, la nouvelle gare express ne sera pas rattachée aux chemins de fer. Les agglomérations pour lesquelles les chemins de fer constituent l'unique mode de transport, constituent donc une anomalie dans un certain sens, ce qui exigera une solution spéciale; mais je ne peux pas vous dire pour l'instant en quoi elle consistera.

Le président: Je vous remercie, monsieur Smith. Je vous rappelle à nouveau que vos questions devraient autant que possible se rapporter au bill dont nous sommes saisis, les questions d'ordre plus général pouvant attendre que nous soyons saisis du rapport annuel du CN et du budget des dépenses. Vous aurez donc l'occasion de poser toutes ces questions lors d'autres réunions.

M. Mazankowski: Ce n'est pas certain, monsieur le président.

M. Smith: Cette possibilité ne se renouvellera peut-être pas.

M. Mazankowski: Ces témoins ne seront peut-être pas là.

Le président: Cela dépend de vous.

M. Mazankowski: Ils ne viennent pas souvent.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Grâce aux bons soins de M. Mazankowski, je pense que nous les verrons plus souvent. Je vous prie donc . . .

M. Mazankowski: Vous anticipez.

Le président: Nous avons été saisis d'un bill et je vous prie donc de bien vouloir vous en tenir aux questions y afférentes dans toute la mesure du possible. Monsieur Murta.

M. Murta: Je vous remercie, monsieur le président. Il paraîtrait que des centres de profits auraient été créés au sein de la société.

M. Bandeen: C'est exact.

M. Murta: Six de ces centres auraient été mis en place. Pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit au juste et quelles sont vos prévisions de bénéfices pour chacun de ces centres au cours de l'année 1977?

[Text]

Mr. Bandeen: We have not released the 1977 report yet but I can deal with the 1976 one if you wish in detail. The 1977 report should be released to the Ministry of Transport within the next two weeks and then to Parliament.

The profit centres we have essentially are CN Rail, which is the largest part of our Corporation. It is the rail operation in Canada. It is under Mr. Latimer and has revenues approaching the \$2 billion level; it is all the rail operation, the freight operation in Canada.

We have then the trucking which is separate, separately-owned trucking companies, which are grouped in one division. We have express which handles small packages, less than carload lot, that is grouped under one profit centre. We have hotels, both the ones we own and operate and the ones we own and are operated by Hilton. We have the Tower in Toronto which is a separate profit centre. There is the Grand Trunk Corporation which is an American corporation owning the three American properties which are three American railways owned by Canadian National. We have the Telecommunications Division which is headquartered in Toronto and which handles the mainline telecommunications jointly with the CP and also two telephone companies, one in the Northwest Territories and one in Newfoundland.

Have the CN Marine Corporation which has just been developed as a profit centre within the last year and which handles the ferry operations and the coastal operations. We have several other smaller ones. We have CANAC Consultants Limited which is our consulting arm operating primarily overseas, and we have the CN Investment Division which is the division that is responsible for investing the pension funds. These are the principal profit centres.

• 2050

Mr. Murta: I see. How are they rated in terms of profitability to the company itself? You said you would not be able to give us the 1977 figure, but the 1976 figures, I suppose, are available.

Mr. Bandeen: I can give you the 1976 figures and I can give you an indication of the 1977 figures. I cannot give you the exact figures.

Mr. Murta: That was my next question.

Mr. Bandeen: These profits are before interest, because we have not subdivided the investments yet. We are about to do that in fact we are in the midst of doing it. So all of these are in advance of interest payments.

Our interest payments for 1977 were about \$155 million. The CN Rail had a profit, before interest, of \$157 million in 1976 and just under \$200 million in 1977. So it is by far our largest profit. It is our largest corporation. The Grand Trunk Corporation, the northern properties, had a profit of \$14.6 million in 1976 and doubled that essentially in 1977. They are in the \$28 million to \$29 million range. Telecommunications had a profit of \$20 million in 1976 and it went up to the mid twenties. These three are by far our most profitable operations in both of those years.

[Translation]

M. Bandeen: Le rapport pour 1977 n'a pas encore été publié mais je puis vous donner les données pour 1976. Le rapport pour 1977 sera soumis au ministre des Transports d'ici une quinzaine de jours et ensuite au Parlement.

Les centres créés sont les suivants: les chemins de fer qui représentent le gros de la société et qui recouvrent l'exploitation des chemins de fer au Canada. Cette section relève de la compétence de M. Latimer et a enregistré des revenus de quelque \$2 milliards de dollars; ceci comprend la totalité du transport ferroviaire de marchandise au Canada.

Ensuite, il y a les sociétés de camionnage réunies au sein d'une division. Il y a le service express pour les petits colis pour le transport de marchandise n'exigeant pas des wagons entiers, ensuite nous avons les hôtels, ceux qui nous appartiennent et que nous exploitons et ceux qui nous appartiennent mais sont exploités par la chaîne Hilton. Il y a la tour du CN à Toronto; la *Grand Trunk Corporation*, une société américaine regroupant trois lignes de chemin de fer américaines appartenant au CN; la division des télécommunications avec son centre à Toronto et qui se partage les télécommunications avec le Canadien Pacifique; deux cités de téléphone font également partie de ce centre, l'une dans les territoires du nord-ouest et l'autre à Terre-Neuve.

Nous avons également la Société Maritime du CN qui vient d'être promue au rang de Centre de profit l'an dernier et qui est chargée des lignes de traversier et des livraisons côtières. Nous en avons plusieurs autres de moindre importance. Nous avons *CANAC Consultants Limited*, notre cabinet d'experts-conseils dont les activités s'exercent principalement à l'étranger et nous avons la Division des investissements du CN qui est responsable du placement des Caisses de retraite. Voilà les principaux secteurs rentables.

M. Murta: Je vois. Quels bénéfices la société en tire-t-elle? Vous avez dit que vous ne pourriez pas nous donner les chiffres de 1977, mais je suppose que ceux de 1976 sont disponibles.

M. Bandeen: Je peux vous donner les chiffres de 1976 et je peux vous donner une idée de ceux de 1977, mais je ne saurais vous citer de chiffres exacts pour cette année-là.

M. Murta: J'allais poser cette question.

M. Bandeen: Ce sont les bénéfices intérêts non-déduits, car nous n'avons pas encore subdivisé les investissements. Nous sommes en train de le faire. Les intérêts ne sont donc pas déduits de tous ces chiffres.

En 1977, nos intérêts étaient de l'ordre de 155 millions de dollars. Le bénéfice des chemins de fer du CN, compte non tenu des intérêts, s'est élevé à 157 millions de dollars en 1976 et il a atteint près de 200 millions de dollars en 1977. Cela représente notre bénéfice le plus important, et de loin. C'est aussi notre société la plus importante. La *Grand Trunk Corporation*, c'est-à-dire les propriétés du Nord, ont réalisé un bénéfice de 14.6 millions de dollars en 1976, bénéfice qui a doublé en 1977. Il oscille entre 28 et 29 millions de dollars. Le bénéfice des télécommunications est passé de 20 millions de

[Texte]

Trucking had a profit of about \$1.7 million in 1976 and it went up to slightly over \$2 million in 1977. CN Express had a \$33 million loss in 1976.

Mr. Murta: Express?

Mr. Bandeën: Yes, CN Express. And it had a slightly larger loss in 1977.

Passenger, which we are still residually responsible for, had a loss of \$50.6 million in 1976 and approximately the same degree of loss in 1977, roughly a \$50 million loss.

Mr. Murta: In terms of the passenger, operation, is VIA Rail Canada Inc. operating at arm's length at all with the CN? Will you be able to take that loss out completely and will it be in another area? How will it operate? What implication does it have?

Mr. Bandeën: VIA was set up as a subsidiary of the CN, but it was always operated as a non consolidated subsidiary, so in 1977 when VIA was in existence, we did not consolidate the results of VIA with ourselves. We sold the shares of VIA to the federal government last Friday night, March 31, and we are no longer an owner of it. They paid us for what we put into it and it is now a separate Crown corporation owned totally by the Government of Canada.

To date they have not operated any trains and have been in a planning stage and a marketing stage. Starting on April 1, they are going to be responsible, not for the actual running of the trains because that will still remain with the two railways, but for the operations of VIA. As they rationalize the services—this is a term that I can define in a minute—then VIA will pay 100 percent, it will be totally responsible for the service. Until such time as it is rationalized, we will still have to pay 20 percent of the loss as we are now doing.

Now nothing is rationalized at this stage of the game, but on June 1 it is planned to run a rationalized transcontinental service. So at that point some of the loss which we have been incurring for the last two years will be removed from CN and CP as well because we are both in the transcontinental business.

The plans, which are less definite, are hopefully to have a rationalized service to the Maritimes in the fall and for the central part of Canada by April of next year. We have a letter from the Minister of Transport to both railways indicating his desire to see the total service rationalized by April 1, 1979. So some of the burden will be removed from us at various stages.

Mr. Murta: I see.

Another area that I would like to get into briefly, and then come back possibly to that, is I understand you have had your

[Traduction]

dollars en 1976 à un chiffre de l'ordre de 25 millions. Ce sont nos secteurs les plus rentables pour les deux années considérées.

Le camionnage a enregistré un bénéfice de l'ordre de 1.7 million de dollars en 1976, et ce bénéfice a légèrement dépassé 2 millions de dollars en 1977. Le CN Express a enregistré un déficit de 33 millions de dollars en 1976.

M. Murta: Express?

M. Bandeën: Oui, le CN Express. Et ce déficit s'est légèrement accentué en 1977.

Le service-passagers dont nous sommes encore en partie responsables, s'est soldé par un déficit de 50.6 millions de dollars en 1976 et ce déficit est resté approximativement le même en 1977 puisqu'il était de l'ordre de 100 millions de dollars.

M. Murta: En ce qui concerne le service-passagers, est-ce que VIA Rail Canada Inc. est indépendant par rapport au CN? Serez-vous en mesure de rayer complètement ce déficit? Comment cela marchera-t-il? Quelles en seront les répercussions?

M. Bandeën: VIA a été créé comme filiale du CN sans que ses activités y soient intégrées, de sorte qu'en 1977, le bilan de VIA n'apparaissait pas dans le nôtre. Nous avons vendu les actions de VIA au gouvernement fédéral vendredi dernier, le 31 mars, en soirée, et cette société ne nous appartient donc plus. On nous a remboursés notre mise et c'est désormais une société de la Couronne qui appartient totalement au gouvernement du Canada.

Jusqu'à maintenant, la société n'a exercé aucune activité dans le domaine ferroviaire et elle en est au stade de la planification et de la commercialisation. A partir du 1^{er} avril, elle sera responsable non pas du fonctionnement des trains, car cela continuera de relever des deux compagnies de chemins de fer, mais des activités de VIA. Au fur et à mesure que les activités seront rationalisées,—il me suffit d'une minute pour définir ce terme—VIA sera rentable à 100 p. 100 et sera entièrement responsable du service. Tant que la rationalisation ne sera pas effectuée, il nous faudra éponger 20 p. 100 du déficit comme nous le faisons maintenant.

Pour l'instant, rien n'est rationalisé, mais on envisage le fonctionnement d'un service transcontinental rationnel à partir du 1^{er} juin. Dès lors, le CN ainsi que le CP, qui ont des services transcontinentaux, seront dégagés d'une partie du déficit enregistré depuis deux ans.

On espère, mais ce n'est pas aussi précis, que les Maritimes bénéficieront d'un service rationalisé à l'automne et que ce service s'étendra au centre du Canada en avril de l'année prochaine. Le ministre des Transports a adressé aux deux compagnies de chemins de fer une lettre dans laquelle il souhaite que le service soit totalement rationalisé à partir du premier avril 1979. Nous allons donc être progressivement déchargée de notre fardeau.

M. Murta: Je vois.

Je voudrais maintenant aborder brièvement le problème suivant. Je crois que le Cabinet a récemment approuvé votre

[Text]

capital budget approved by the Cabinet recently. You have some cutbacks in some areas. I understand you are allocating more money to the west than you did last year. Can you briefly run over that for us?

• 2055

Mr. Bandeen: I could. Can you give me a minute until I get the capital budget? We are having a reduced capital budget over last year; these are not cutbacks in that sense of the word, if you mean were they cut back by some external force. They are cutbacks that were recommended by management and approved by the board of CN.

The greatest concentration of our capital expenditure in the railway business is going to be in western Canada. This is where we foresee the need in the future. The traffic from Toronto to Vancouver is going to grow, but the real growth is going to be in the Edmonton-Vancouver portion of the railway, so in anticipation of this we are spending money in western Canada.

But to put it in perspective, in the Atlantic region, which includes all of the Maritime provinces and Newfoundland as well as the Gaspé, the expenditure proposed for 1978 is \$18.5 million; the St Lawrence region is roughly 26.4 million; the Great Lakes region, which is basically Ontario, except northern Ontario, is some \$58 million; the Prairie region, which includes northern Ontario, Manitoba and a good portion of Saskatchewan, is roughly \$64 million; and the mountain region, which is the rest of the country, is \$71 million. So you can see that the concentration is in the mountain region. This is where we have the least amount of double track and where we foresee the greatest volume increase, primarily because of the natural resources—the coal, potash, lumber, sulphur, and the grain, of course.

Mr. Murta: Am I right to assume that there will be cutbacks in the capital expenditure program of the CNR and that most other CN divisions are increasing in terms of their capital programs?

Mr. Bandeen: What I am saying is that I was talking about CN Rail when I was giving these figures. There are other divisions, telecommunications, trucking and what-have-you, which will have other expenditures. While the capital budget for 1978 is lower than 1977, this was a management decision and it is in line with what we think is required to meet the service. We are quite happy with it and we think it will give us the capacity to meet the immediate demands and the longer term.

Mr. Murta: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. I will put you down for the second round. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there are supposed to be economic advantages to the company, and it is rather difficult to consider this bill in view of the fact that we do not have all the figures we might wish to have and that certain answers are not available. But I think there would be a little table that

[Translation]

budget d'investissement. Vous avez fait des coupures dans certains domaines. Je crois que vous consacrez plus d'argent à l'Ouest que l'année dernière. Pourriez-vous nous expliquer cela brièvement?

M. Bandeen: Oui. Donnez-moi le temps de trouver le budget d'investissement. Il est inférieur à celui de l'an dernier et, en ce sens, on ne saurait parler de coupures imposées par quelque force extérieure. Ces coupures recommandées par la Direction ont été approuvées par le conseil d'administration du CN.

C'est dans l'Ouest du Canada que va se concentrer l'essentiel de nos dépenses d'investissement dans le secteur ferroviaire. C'est là que les besoins vont se faire sentir. Le trafic entre Toronto et Vancouver va s'intensifier, mais c'est le tronçon Edmonton-Vancouver qui connaîtra une croissance réelle, et c'est dans cette perspective que nous investissons de l'argent dans l'Ouest du Canada.

Mais plaçons les choses dans leur véritable optique en disant qu'en 1978, on se propose de consacrer 18.5 millions de dollars à la région Atlantique qui englobe toutes les provinces Maritimes ainsi que Terre-Neuve et la Gaspésie; on consacra environ 26.4 millions de dollars à la région du Saint-Laurent; 58 millions de dollars à la région des Grands-Lacs, c'est-à-dire essentiellement l'Ontario, exception faite du Nord de cette province; 64 millions de dollars environ à la région des Prairies qui englobe le Nord de l'Ontario, le Manitoba, et une grande partie de la Saskatchewan; et enfin 71 millions de dollars à la région des Rocheuses, c'est-à-dire au reste du pays. Vous voyez donc que c'est là où les crédits seront concentrés. C'est dans cette région où les voies doubles sont les moins nombreuses et où nous envisageons que la croissance sera la plus forte, surtout à cause des ressources naturelles,—la houille, la potasse, le bois, le soufre et, bien entendu, les grains.

M. Murta: Peut-on dire que les dépenses d'investissement du CNR vont diminuer alors que celles de la plupart des autres divisions du CN vont augmenter?

M. Bandeen: Les chiffres que je vous ai cités concernaient les chemins de fer du CN. Il existe d'autres services comme les télécommunications, le camionnage et ainsi de suite, qui auront d'autres dépenses. Le budget d'investissement est inférieur à ce qu'il était en 1977 mais cela résulte d'une décision de la direction et cela devrait répondre aux besoins que nous entrevoyons. Nous en sommes tout à fait satisfaits et nous pensons que ces crédits nous permettront de répondre à la demande, dans l'immédiat et à plus long terme.

M. Murta: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Murta. Je vais inscrire votre nom pour le second tour. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, cette compagnie devrait, en théorie, présenter des avantages. Mais il est difficile d'étudier ce projet de loi dans la mesure où nous n'avons pas tous les chiffres dont nous aurions besoin et dans la mesure aussi où certaines de nos questions restent sans réponse. Mais il y a, je

[Texte]

might be of some interest. What has the government paid to the railroad, to the CNR, in, say, in each of the last 10 years in its preferred stock, and what in turn has the railroad paid to the government in interest? Have you projected what your interest charges may be, say, 10 years down the road when you go into the private market for the financing which has been supplied by government? These figures will historically give some idea of the bottom line as far as the CNR is concerned. I think that a projection which you must have to at least some point in time—and maybe 10 years is too far—as to what your liability is going to be there with no preferred stock being bought by government, how is it going to balance out?

Mr. Bandeem: We can give you the figures for the last 10 years. I do not have them right here, but we could certainly supply them tomorrow. My understanding is that you want to know what the government spent in purchasing preferred shares and indeed how much interest CN paid the government on debt they owed to it. We can produce that figure for you very easily. We have looked ahead for five years in detail and have looked at it on both the basis of if there was no recapitalization and if there was recapitalization, so we can give you a rough projection of this. Now, as you know, it is a projection, because it depends on the level of traffic and assumptions about the level of investment and the efficiency of the operations.

• 2100

Mr. McCain: Traditionally, the CNR has not been in the position in which some other companies have been, where they might raise part of their capital by selling them shares and the balance of their capital by loan financing. That is not going to change for you particularly, in the long run, under this bill. Granted, your existing indebtedness is changed to equity capital and you have no expense liability associated with it. But down the road, at the moment, for this bill, you do not have an opportunity to raise equity money by sale of shares. You only have the opportunity to go into the market to borrow.

Mr. Bandeem: We have the right to retain earnings. This is basically how we are going to get the increase in equity. Our hope is that with this bill, if it were passed, we would have relief of some \$60 to \$65 million in the interest charges and this would be in the form of a profit, if you wish, of which we have to pay some percentage to the government. The remainder of it will be in retained earnings and this will, over a period of time, build up our equity. If you look at the CPR or any other private corporation, I am sure you are very much aware that in the equity portion, depending on the success of the company in the past, a large portion of it is retained earnings and some portion of it is paid in capital.

You are quite right that there is no provision in this bill for the purchase of additional equity in the form of common or preferred shares by the government or by anyone else.

[Traduction]

crois, un petit tableau qui ne manquerait pas d'intérêt. Qu'est-ce que le gouvernement a versé aux compagnies ferroviaires, au CN, sur ses actions privilégiées au cours des 10 dernières années, et, en revanche, quel est le montant des intérêts versés par les compagnies de chemins de fer au gouvernement? Avez-vous calculé à combien s'élèveront vos intérêts dans 10 ans au moment où il faudra que vous vous adressiez au secteur privé pour obtenir un financement que le gouvernement vous assurerait jusque-là? Ces chiffres nous donneraient une idée du seuil en ce qui concerne le CNR. Ce sont des prévisions que vous devez sûrement faire à un moment ou à un autre—et dix ans c'est peut-être trop—pour savoir comment s'équilibrera votre situation financière lorsque le gouvernement cessera d'acheter des actions privilégiées.

M. Banden: Nous pouvons vous donner les chiffres des 10 dernières années. Je ne les ai pas ici, mais nous pourrions vous les communiquer demain. Si j'ai bien compris, vous voulez savoir ce que le gouvernement a dépensé pour acheter des actions privilégiées et quel est le montant des intérêts versés par le CN au gouvernement sur ce qu'il doit à ce dernier. Il nous est très facile de vous communiquer ces chiffres. Nous avons établi des prévisions détaillées pour les cinq prochaines années dans l'hypothèse d'une recapitalisation et dans celle d'une non-recapitalisation. Comme vous le savez, il s'agit d'une prévision puisque tout dépend du trafic et des suppositions quant au niveau de l'investissement et de l'efficacité des mesures prises.

M. McCain: Depuis toujours, le CNR ne s'est pas trouvé dans la même position que les autres entreprises, en ce sens qu'il n'a pas pu se procurer une partie de son capital en vendant des actions et en se procurant le reste de son capital en faisant des emprunts. Mais cela ne changera pas particulièrement, à long terme, en vertu du présent projet de loi. Évidemment, la dette actuelle devient un capital effectif, ce qui élimine pour vous les dépenses reliées à la dette, mais à l'avenir, pour l'instant, dans le cas du présent projet de loi, vous n'avez pas les moyens de vous procurer de l'actif en vendant des actions. Vous ne pouvez qu'emprunter de l'argent sur les marchés monétaires.

M. Bandeem: Nous avons le droit de retenir une partie des recettes. C'est en fait ce que nous allons faire pour augmenter notre avoir. Nous espérons que si le présent bill est adopté, nous épargnerons quelque 60 ou 65 millions de dollars en intérêts; cette somme deviendrait un bénéfice, si vous voulez l'appeler ainsi, dont il nous faudra verser un certain pourcentage au gouvernement. Le reste, sous forme de bénéfices réinvestis, permettra à la longue d'augmenter notre avoir. Si vous examinez le cas du CP Air ou de toute autre société privée, je suis certain que vous savez très bien que dans l'avoir, selon le succès de l'entreprise par le passé, se trouve une grande partie de bénéfices réinvestis et une petite partie de capital.

Vous avez parfaitement raison de dire qu'il n'y a aucune disposition dans le présent bill qui vise l'achat par le gouverne-

[Text]

Mr. McCain: I would like to add one question to the one Mr. Smith put. I would like to ask you a question in respect of a specific station in New Brunswick, namely Juniper. You said that you would get him some information about certain stations along the northern line. And since the agent there has been passenger and, I believe, for other purposes, what is to be the status of that one? Will VIA Rail be such that they will keep somebody on hand? Will the CNR keep somebody on hand? There is no other railroad official really within roughly 100 miles, give or take a few. Will you continue with an agent in that area? I think it is important to the community that you should and I appeal that you should.

Mr. Bandeën: This was Juniper?

Mr. McCain: Yes.

Mr. Bandeën: All right. Can we come back to you on it?

Mr. McCain: Oh yes. I thought it was related to his question and I would like to add it to it.

You have divided your total corporation into profit centres. Have you made any geographic studies, or do you have any geographic objective, in different areas of Canada, as to what results you expect from your railroad operations—not any other operations, railroad strictly?

Mr. Bandeën: The freight operations?

Mr. McCain: That is all we are talking about, I guess, and a little express.

Mr. Bandeën: Yes. In respect of the freight operations of the railway, if your question is whether we have subdivided on a geographical basis, as profit centres, the answer is no, we have not done that. It is a very difficult thing to do, and I think it is one of the reasons that the corporation, as a whole, for so many years was not divided into profit centres, because it is difficult to divide the revenue on traffic moving, say, from Toronto to Halifax in that it goes through three regions. And by the time you do that it really is not worth the time and effort that goes into it. So we treat the whole of the railway as a one-profit centre for freight purposes, and we do not essentially have a different policy on the different parts of the country. But I say that quickly and then go on to say that the different parts of the country are in different stages of development. Some parts of the country, as you know, are in a development area and it can have a different application. I am thinking of when the Great Slave Lake Railway went into Northern Alberta and the Northwest Territories. There is a different policy applied to that than the main line between Toronto and Montreal.

But the long-term objective is to treat them all in the same fashion.

Mr. McCain: And charge the same kind of rates?

Mr. Bandeën: Yes.

[Translation]

ment ou qui que ce soit d'autres avoirs supplémentaires sous forme d'actions ordinaires ou privilégiées.

M. McCain: J'aimerais ajouter une question à celle posée par M. Smith. J'aimerais vous poser une question au sujet d'une station au Nouveau-Brunswick, à savoir celle de Juniper. Vous avez dit que vous lui obtiendriez des renseignements au sujet de certaines stations le long de la ligne du nord. Puisque dans le cas de cette ligne l'agent est je crois agent-voyageur, quel doit être le statut de celui-ci? Sait-on si VIA Rail va garder quelqu'un en poste? Est-ce que le CNR gardera quelqu'un sur place? Il n'y a aucun autre représentant du chemin de fer dans un rayon d'une centaine de milles. Allez-vous maintenir un agent dans cette région? Je crois qu'il est important pour la localité que vous le fassiez et je vous prie instamment de le faire.

M. Bandeën: Il s'agit de Juniper?

M. McCain: Oui.

M. Bandeën: Très bien. Pouvons-nous vous répondre plus tard?

M. McCain: Certainement. J'ai pensé que le sujet était relié à sa question et je voulais y ajouter quelque chose.

Vous avez divisé votre entreprise en secteurs de rentabilité. Avez-vous effectué des études géographiques, ou vous êtes-vous fixé des objectifs géographiques dans les différentes régions du Canada en ce qui concerne les résultats que nous escomptez du secteur du chemin de fer... d'aucun autre secteur, strictement du chemin de fer?

M. Bandeën: Du fret?

M. McCain: Je suppose que c'est de cela qu'il s'agit, un peu d'express aussi.

M. Bandeën: Oui. Pour ce qui est du transport des marchandises par chemin de fer, si votre question vise à savoir si nous avons subdivisé sur des lignes géographiques les centres de profits, je vous répondrai que non, nous ne l'avons pas fait. C'est très difficile à faire et je crois que c'est l'une des raisons pour lesquelles la société, dans son ensemble, pendant de nombreuses années, n'a pas effectué de division par secteurs de rentabilité, parce qu'il était trop difficile de diviser le revenu provenant du trafic qui se déplace disons de Toronto à Halifax en ce sens que celui-ci doit traverser trois régions. Si vous réussissez à le faire, cela ne vaut vraiment pas le temps et l'effort que vous y consacrez. Ainsi, nous regardons l'ensemble des services de chemin de fer comme un secteur de rentabilité dans le cas du fret, et nous n'avons pas forcément une politique différente en ce qui concerne les différentes parties du pays. Cela dit, j'ajouterai que les différentes régions du pays se trouvent à des étapes différentes d'évolution. Certaines régions du pays, comme vous le savez, sont en voie de développement et donc l'application peut être différente. Je pense par exemple au *Great Slave Lake Railway* lorsque celui-ci desservait le nord de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest. La politique était différente que celle visant la ligne Toronto-Montréal.

Cependant, l'objectif à long terme est de les traiter sur le même pied.

M. McCain: Et demander les mêmes genres de tarifs?

M. Bandeën: Oui.

[Texte]

Mr. McCain: You try to make your per ton mile rates sort of national, or are they not national?

Mr. Bandeen: Oh, no, not the per ton mile rates. As you know, each one of our rates is related to the particular shipment involved and the market conditions and the costs which are associated with it.

Mr. McCain: Well, Mr. Chairman, I do not like to argue with the President of the CNR, but I would say that if they were properly related to markets there are certain rates which would not have been increased to the degree they have been increased by either the CP or the CN as it relates to the Atlantic area, because they have virtually eliminated certain markets for the Atlantic area by virtue of the freight rate as it exists.

• 2105

So give that last statement of yours just another little thought. What can you do to prevent the elimination of markets for a certain product in certain areas of Canada, particularly Atlantic Canada?

Mr. Bandeen: It seems to be in our interest to get as much traffic as we can on the railway; the railway becomes more efficient with the heavier volume of traffic. But in certain cases, as you know, there is no point in taking traffic when your incremental costs exceed the rates you are going to get for it. I do not know what you specifically are referring to, but this happens in all parts of the country; we see certain traffic switching to other modes that are more economic to handle the particular traffic. The traffic handled by freight rail has changed in the last 20 years immensely; the new modes, such as trucking, have grown up and have filled a rightful place in the operation, and I can see that this is going to evolve in the future. It certainly is to our advantage, as a railway, to get as much traffic as we can, if it is profitable, on our line.

Mr. McCain: Mr. Chairman, as I drive from my home to this capital city, I am amazed at the amount of business, some of which is long-haul business—some of it I know is 1,500-to 2,000-mile haul business—that seems to have escaped the railroad. If volume is important, I am rather concerned about the cost—the maintenance cost, the office cost, and so on—of the declining volume of business that exists, and I am wondering whether, perhaps, the declining volume has something to do with the increment in rate structure. It seems to me that there are economies of scale. Have the economies of a declining scale imposed higher rates as you have lost business to other modes of traffic, including truck?

Mr. Bandeen: I do not think we have had a declining level of traffic. Our traffic has increased, I think, in almost every year since the late nineteen-sixties—and I could go on back beyond that—including last year, where it increased by some 3.5 per cent in a relatively flat economy. Our traffic, indeed, has been in a growth position in almost every year.

[Traduction]

M. McCain: Vous essayez de fixer vos taux tonne-mille à l'échelle nationale ou n'est-ce pas le cas?

M. Bandeen: Non, pas les taux tonne-mille. Comme vous le savez, chacun de nos tarifs est relié au type d'envoi, aux conditions du marché et aux coûts qui en découlent.

M. McCain: Monsieur le président, je n'aime pas contredire le président du CNR, mais je tiens à dire que si les tarifs étaient reliés au marché, certains tarifs n'auraient pas été augmentés à un tel point, qu'il s'agisse d'augmentations effectuées par CP ou CN, dans la région de l'Atlantique, puisqu'on a, à toutes fins pratiques, fermé certains marchés à la région de l'Atlantique à cause des tarifs marchandises.

Repensez donc à votre dernière déclaration. Que pouvez-vous faire pour empêcher que des marchés soient fermés à certains produits dans certaines régions du Canada, notamment le Canada maritime?

M. Bandeen: Il semblerait être de notre intérêt d'obtenir tout le trafic que nous pouvons pour les chemins de fer; en effet plus le chemin de fer devient efficace, plus le volume de trafic est élevé. Mais dans certains cas, comme vous le savez, il est inutile d'en prendre plus lorsque l'augmentation des coûts dépasse les tarifs que vous pouvez obtenir. Je ne sais pas au juste de quel cas vous parlez, mais ce phénomène se produit partout au pays; nous voyons certains produits pour lesquels on adopte d'autres modes de transport qui sont plus économiques. Au cours des vingt dernières années, le trafic a énormément changé pour les chemins de fer; les nouveaux modes de transport, notamment le camionnage, ont pris leur essor et occupent la place qui leur revient; j'estime que nous serons témoins de la continuation de ce phénomène à l'avenir. Il est à notre avantage, certainement, d'obtenir tout le trafic que nous pouvons, pourvu qu'il soit rentable, pour nos lignes de chemins de fer.

M. McCain: Monsieur le président, lorsque je conduis ma voiture de chez moi à la capitale, je suis étonné du volume de transport, de transport au long cours... je sais que dans certains cas les distances sont de 1,500 à 2,000 milles... qui semble avoir échappé au chemin de fer. Si le volume est important, je suis assez préoccupé par les coûts... les frais d'entretien, les frais de bureaux, etc... du volume qui diminue et je me demande si peut-être cette baisse de volume a quelque chose à voir avec l'augmentation de l'échelle des tarifs. Il me semble qu'il doit y avoir des économies d'échelle. Les principes économiques d'une échelle en baisse ont-ils imposé des tarifs plus élevés, à mesure que vous avez perdu du trafic à d'autres modes de transport, y compris le camionnage?

M. Bandeen: Je ne crois pas que le niveau de trafic ait diminué. Au contraire il a augmenté je crois presque tous les ans depuis la fin des années 1960... et je dirais même... y compris l'an dernier alors que nous avons été témoins d'une augmentation de quelque 3.5 p. 100 dans une situation économique assez déprimée. Le volume de trafic a augmenté presque tous les ans.

[Text]

So there has not been a decline, and our relative share of the traffic has remained constant over the last few years. There was a considerable decline in our relative share, and not our absolute, from the late fifties to the late sixties as the trucker traffic developed to where it is now. But, since then, we have been holding our share of the traffic and growing on an annual basis.

Mr. McCain: All right, one other question. When we have tried to negotiate rates, in our area, for the railroads, and when we have used rates from other areas of Canada or other lines operating in the United States, one of the answers that has always come back to us has been, well, all American railroads are subsidized—yes, and it comes from some of the officials in your structure. How much subsidy do you receive on the lines you own in the U.S., and are they treated as generously, if they are subsidized, as are the lines in Canada in comparable economic areas?

Mr. Bandeen: I am not sure that I know what was meant by their being subsidized in the U.S. There are certain provisions, under recent acts in the U.S., that allow them to get capital at relatively low interest rates, but I am not aware of subsidization and our three lines in the U.S. have no significant subsidization from the federal government of the U.S., or from the state governments, that I am aware of.

I was reading today a publication out of Washington, which showed that the return on investment in railways last year was 1.8 per cent, they had the lowest net profits they have had since the depression eras. Railways in the U.S. had a profitability of less than \$400 million, and this is 1.8 per cent. These are their figures, not mine. That cannot go on. Some of them are in desperate straits, as you know, Conrail is perhaps a good example, but then you go into the Midwest and you find the Milwaukee Railway went bankrupt last fall.

So to compare our rates with theirs, I think you have to see what their rates are doing to them before we go too far down that line.

McCain: All right, but what about the subsidies?

Mr. Bandeen: I can check. I am not aware of any subsidies.

Mr. Latimer: Except for Conrail.

• 2110

Mr. McCain: Oh, Conrail. Well, the Penn system is in terrific shape, and it is being helped. And you mentioned the Milwaukee, yes. But, other than those massive systems that have got themselves into problems—some of their own making, I think—in general, can we say that American rails are subsidized or are they left on their own?

[Translation]

Il n'y a donc eu aucune diminution et notre part relative du marché s'est maintenue au cours des dernières années. Il y a eu une diminution considérable de notre part relative, mais de notre part absolue, entre la fin des années cinquante et la fin des années soixante, à mesure que le camionnage prenait de l'ampleur pour atteindre le niveau que nous lui connaissons maintenant. Mais depuis lors, nous avons su garder notre part du trafic et même augmenté notre part tous les ans.

M. McCain: Très bien, une autre question. Lorsque nous avons essayé de négocier les tarifs, dans notre région, avec les chemins de fer, lorsque nous avons cité les tarifs en vigueur dans d'autres régions du Canada ou en vigueur pour d'autres lignes aux États-Unis, l'une des réponses qui nous est toujours donnée, c'est que tous les chemins de fer américains sont subventionnés... Oui, cela nous est dit par certains des responsables de votre organisation. Que recevez-vous comme subventions pour les lignes qui vous appartiennent aux États-Unis? Celles-ci font-elles l'objet d'un traitement aussi généreux, si elles sont subventionnées, que les lignes canadiennes qui se trouvent dans des régions économiques semblables?

M. Bandeen: Je ne sais pas si je sais au juste ce que vous entendez par les lignes sont subventionnées aux États-Unis. Il existe certaines dispositions en vertu de lois récentes aux États-Unis qui permettent aux chemins de fer d'obtenir du capital à des taux d'intérêts assez faibles, mais à ma connaissance, il n'y a aucune subvention, et nos trois lignes aux États-Unis ne reçoivent aucune subvention importante du gouvernement fédéral des États-Unis, ni des gouvernements des États, à ma connaissance.

Je lisais aujourd'hui une revue publiée à Washington où il est dit que les bénéfices sur les investissements dans les chemins de fer l'an dernier étaient de 1.8 p. 100, le taux de bénéfice net le plus faible depuis la crise. Le taux de rentabilité des chemins de fer américains est de moins de 400 millions de dollars, c'est-à-dire 1.8 p. 100. Ce sont leurs chiffres, non les miens. Ça ne peut pas durer. Certains chemins de fer sont dans des situations désespérées, comme vous le savez, Conrail est peut-être un bon exemple, mais il suffit d'aller dans le centre du pays et vous trouvez Milwaukee Rail qui a fait faillite l'automne dernier.

Ainsi pour comparer nos tarifs aux leurs, je crois qu'il faut se rendre compte de ce que leurs tarifs leur font avant de vouloir faire la même chose.

M. McCain: Très bien, mais et les subventions?

M. Bandeen: Je peux vérifier. Je ne suis pas au courant de subventions.

M. Latimer: Sauf dans le cas de Conrail.

M. McCain: Oh oui, conrail. Les affaires de la Penn vont on ne peut mieux, et ils reçoivent d'ailleurs de l'aide. Vous devez parler du chemin de fer de Milwaukee. Mais à part ces grosses sociétés qui ont des difficultés, dont certaines leur sont imputables, la plupart des sociétés de chemin de fer américaines sont-elles subventionnées ou bien doivent-elles se débrouiller?

[Texte]

Mr. Bandeen: They are left on their own. I am not aware of any subsidy, no.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I come from a railway town, the town of Dauphin. Mr. Bandeen, you did mention in a press release I read that this bill would raise your employees' morale because it takes you out from being a perennial loser into a profitable organization. I might say that from talking to the employees they are much more depressed than they have been for a long time. This seems to come about because of the changes, the lack of knowing where they are going and what they are doing.

As one person said to me, I used to take pride in being a railroader. Now I am hanging in until pension time so I can get out. And others feel the same. So I feel the changes have severely damaged morale. I do not know whether that can be helped altogether, but I also feel that you are probably cutting back too quickly and there is not enough time for new methods or systems to take over.

I might also say that I think you are looking at your carload loadings but a lot of your customers are pretty unhappy. They phone your service centres and nobody answers the telephone. They are just too busy I guess. Not enough staffing maybe. The service centre has not, apparently, been too successful in my area. The shippers there ship mostly pulp. I am not sure about the grain, which I think tends to be handled by some other method, but you certainly have an unhappy bunch of shippers and you have an unhappy bunch of employees right now.

Mr. Bandeen: Well, that most assuredly is not our intention or desire, as you know. We have been trying to streamline and modernize the total operation, including the railway. There have been reductions in staff. I do not know any other way of increasing productivity in a relatively slow economy except for reductions in staff. Of course, nobody is particularly pleased about reducing staff.

We have been making significant changes in the organization to try to adjust to the new methods of management, including computerization, increased ability to communicate, telecommunications etc. And the fall-out of this is always very unhappy in the sense that it dislocates people in various parts of the country. Now we have made every effort possible to be as fair to our employees as we can be, but there are going to be problem areas; there are going to be people who are unhappy with their lot.

I certainly am disappointed to hear that the telephones are not being answered. That is not our intention at the service centres. By and large, they have been well received. As far as I know they have produced a very much more efficient operation for the majority of our shippers. Indeed, he has more information than he has ever had before in the history of the CNR.

I am conscious of the problems you are suggesting. We spend a lot of time trying to see that we are as fair as possible and that we take into account the human side of the organiza-

[Traduction]

M. Bandeen: Elles doivent se débrouiller et à ma connaissance ne reçoivent pas de subventions.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCain. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Je suis originaire de Dauphin, ville où passe le chemin de fer. Dans un communiqué de presse, vous avez dit que le présent bill devrait relever le moral des employés en vous transformant de sociétés chroniquement déficitaires en sociétés enfin rentables. Or, d'après les entretiens que j'ai eus avec les employés de chemin de fer, il me semble qu'ils sont plus déprimés que jamais. Cela serait dû aux changements et au fait qu'ils ignorent ce que l'avenir leur réserve.

Un homme en particulier m'a dit qu'il était fier d'être cheminot mais que maintenant il se contente de travailler jusqu'à l'âge de la retraite. D'autres partagent son opinion. J'estime donc pour ma part que les changements ont été très préjudiciables en ce qui concerne le moral des travailleurs et je ne sais pas ce qu'on pourrait faire. Peut-être les innovations ont-elles été introduites trop rapidement pour permettre aux gens de s'y habituer.

Par ailleurs, bon nombre de vos clients qui cherchent à expédier des marchandises par chemin de fer se plaignent que lorsqu'ils vous téléphonent, personne ne répond. Je suppose que les préposés sont trop occupés ou qu'il y a manque de personnel. Quoi qu'il en soit, ce service ne fonctionne pas bien dans ma région. Il s'agit essentiellement du transport de pâtes à papier, car je crois que les céréales sont expédiées plutôt par route. Toujours est-il que ceux qui doivent expédier leurs marchandises sont très mécontents et les employés aussi.

M. Bandeen: Si tel est le cas, c'est certainement malgré nos intentions. Notre objectif est de moderniser et de rationaliser l'ensemble de nos exploitations, y compris le chemin de fer, ce qui entraîne nécessairement des réductions de personnel. Seule la réduction de personnel permettra en effet d'augmenter la productivité dans l'état actuel de la conjoncture, même si les licenciements ne se font jamais de gaieté de cœur.

Des changements majeurs ont été introduits pour tenir compte des nouvelles méthodes de gestion, y compris l'informatique, de meilleures communications, les télécommunications, etc. Malheureusement les répercussions de pareils remaniements retombent sur les travailleurs dans diverses régions du pays. Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour traiter les travailleurs équitablement, mais des récriminations seront inévitables.

Je suis navré d'entendre qu'on n'ait pas répondu aux coups de téléphone dans nos centres de service, lesquels dans l'ensemble ont été acceptés favorablement. Ils ont notamment permis d'assurer un meilleur service de transport pour la majorité de nos clients, lesquels disposent actuellement de plus de renseignements que jamais dans l'histoire du CN.

Je suis bien entendu au courant des problèmes que vous venez d'évoquer et nous essayons dans toute la mesure du possible de tenir compte du facteur humain, même si la

[Text]

tion but I cannot guarantee you that we have succeeded everywhere. I do not know what the right speed is. You say perhaps we have gone too fast. That is always the problem for management of any corporation to make the decision on how fast you move.

• 2115

Mr. Ritchie: Speaking of the handling of grain, which is the prime reason why there are railroads in Western Canada; with branch-line abandonment, and the designation of a good many lines as snow lines—which in practice means that by the time you get the first snow flake on October 25 they are shut down, and then, of course, they are shut down for another three months in the spring while the track is too soft—you are forcing farmers into longer hauls. With that, and other factors such as the consolidation of grain elevators, I think you are going to have two or three lines running through the centre of the West with long hauls and also hauls by trucks. According to the *Manitoba Trucker*, the dollar value hauled by trucks is now greater than by rail. I do not know what that applied to . . .

Mr. Bandeau: I believe that reflects the fact that the truck rate is not regulated by statute.

Mr. Ritchie: In any case, certainly in the West you are going to find, I think, that a lot of grain will be hauled by truck over much longer distances, with the railway taking over, I suppose, on a short of main-line effect. This may or may not be a good thing altogether, but indications are that the consolidation is quite rapid. My own feeling is that the railways are going to have a lot less to do out there, at least in the grain business, than in the past.

The \$800 million of debt that will be given to common stock in effect means that the debt is wiped out, and that, hopefully, you will pay some dividends on the common stock down the road?

Mr. Bandeau: It is not wiped out, in the sense that in our balance sheet it moves down into the common stock. The provision in the bill is that we pay a minimum of 20 per cent of the profit as dividends, and such maximum as is set by order in council. So, depending on our profitability, it will depend on what kind of return on the common stock is available.

Mr. Ritchie: All right. How does this affect your main competitor, the CPR who, presumably, will have to pay dividends, as a private corporation, plus, I would think, moneys borrowed for the usual things, the same as you people do? If you are going to upset the equilibrium between the two systems, which I think on the whole are somewhat equivalent in volume or in size, what does that do to the CPR? What does that do to the other major railway?

Mr. Bandeau: I cannot really defend the CPR's position. We think this change will put us on a similar basis to that of the CPR. The CPR's debt to equity ratio is less than 40 per cent, as I remember it, it is 35 or 36 per cent—I have not seen their

[Translation]

réussite dans ce domaine n'est pas totale. D'après vous, les changements auraient été effectués trop rapidement, mais la question est justement de savoir à quelle allure il faut les mettre en œuvre. C'est une question à laquelle la direction de toute entreprise doit répondre dans un sens ou dans l'autre.

M. Ritchie: Pour ce qui est de la manutention des grains, raison essentielle de l'existence de chemins de fer dans l'Ouest du Canada, l'abandon des voies secondaires et la désignation d'un bon nombre de voies dites d'enneigement—ce qui, en pratique, signifie que ces voies sont fermées dès la chute des premiers flocons de neige, le 25 octobre, et continuent de l'être pendant trois mois, au printemps, période où la voie est jugée trop molle—vous obligez les agriculteurs à parcourir de plus longues distances. Compte tenu de cela et d'autres facteurs tels que le rassemblement des silos à grain, je pense que vous allez devoir avoir deux ou trois voies parcourant de longues distances au centre de l'Ouest ainsi que des transports effectués par camions. D'après le *Manitoba Trucker*, la valeur du grain transporté par camion est maintenant plus élevée que celle du grain transporté par chemin de fer. Je ne sais pas à quoi cela s'appliquait . . .

M. Bandeau: Je pense que cela tient au fait que les tarifs de camionnage ne sont pas réglementés par des lois.

M. Ritchie: De toute façon, vous constaterez certainement que, dans l'Ouest, de grandes quantités de céréales sont transportées par camions sur de très longues distances, le chemin de fer jouant, pour ainsi dire, le rôle de voie principale. Cela peut être bon ou mauvais, selon le cas, mais tout indique que la concentration s'effectue assez rapidement. J'ai l'impression que les chemins de fer vont avoir beaucoup moins de travail à accomplir, du moins en matière de transport des céréales, qu'ils n'en avaient auparavant.

La transformation de la dette de 800 millions de dollars en actions ordinaires signifie, en fait, que la dette est supprimée et que vous pourrez, espérons-le, verser, en temps et lieu, des dividendes aux détenteurs de ces actions ordinaires?

M. Bandeau: Cette dette n'est pas supprimée dans la mesure où, dans notre bilan, elle passe aux actions ordinaires. Le bill prévoit que nous payons un minimum de 20 p. 100 de nos bénéfices à titre de dividendes, et un maximum qui doit être établi par décret en conseil. C'est donc de la rentabilité de nos travaux que dépendra le rendement des actions ordinaires.

M. Ritchie: C'est bien. Quel effet cela aura-t-il sur votre concurrent principal, le CP, qui en sa qualité de société privée, devra verser des dividendes tout en remboursant les emprunts ordinaires semblables à ce que vous effectuez vous-mêmes? Si vous modifiez l'équilibre entre les deux systèmes, qui sont de quantité et d'envergure équivalentes, si je ne m'abuse, quel en sera l'effet sur le CP? Quel en sera l'effet sur l'autre grande compagnie ferroviaire?

M. Bandeau: Je ne peux pas vraiment défendre le CP. Nous pensons que cette modification nous mettra sur un pied d'égalité avec le CP. Au CP, le rapport de la dette au capital est inférieur à 40 p. 100. Si j'ai bonne mémoire, il est de 35 ou 36

[Texte]

annual report, their most recent one, but it is in that vicinity. Ours is about 42 per cent of debt versus equity, even after this recapitalization. So we are on an essentially similar basis. The question with us was the higher debt, and therefore the higher interest payments. But then the question is a long historical one, on how we got where we are, how the CPR got where they are. That is interesting, and I could dwell on it at great length, but I do not know that it is germane to this subject.

Mr. Ritchie: It seems to me that it is germane, if the CNR is put into such a position that it can offer services, in a competitive way, better than those of the CPR. If your ability to make a profit is much greater, through this act, and it can have a significant effect on the CPR, I think it is important. You are two railroads, one private and one public, and you both must serve the country.

Mr. Bandeen: Mr. Spicer is our Corporate Vice-President, in charge of finance, among other things. I wonder whether he could answer your question, perhaps?

• 2120

The Chairman: Mr. Spicer.

Mr. J. H. Spicer (Corporate Vice-President): Thank you. The mere fact of the bill really will put more pressure on CN, as a company, and CN's management to produce funds than the situation that we now have. The reductions that will occur through the removal of selling preferred stock to the government will be greater than the amount of money that we will save in interest. So the net effect, as far as the government accounts are concerned, is a net saving to the government of something in excess of \$200 million. That \$200 million has to be found by the CN and the CN management. So over the next five years, although we will have a better looking income statement because we are not paying interest on the \$808 million, we will have to find that kind of money through other earnings. So I do not think the net effect is to worsen CP's competitive position at all, if you are talking about finding capital in the future. Actually the pressure will be greater on CN than it has been in the past, and I think that is what CN management welcomes. So it puts us on a more comparable footing with the CPR. We will still have more debt in relation to our total capitalization than the CPR have. We are not going to be able to sell preferred stock to the government. We are going to have to make that up through earnings of the company. So I think the pressure on CN management is a greater challenge than we have had in the past. I do not see it upsetting the competitive balance at all.

Mr. Ritchie: What is the relative tax position of your two companies? That is, how do you deal with the tax and how do they deal with the tax?

[Traduction]

p. 100—je n'ai pas vu le dernier rapport annuel du CP, mais c'est à peu près ce chiffre-là. Pour nous, le rapport de la dette au capital est d'environ 42 p. 100, même après cette nouvelle mise de fonds. Nous nous retrouvons donc essentiellement sur un pied d'égalité. Notre problème, c'est que notre dette était plus élevée, d'où accroissement de nos paiements d'intérêt. Cela découle d'une longue évolution historique, celle du CP et la nôtre; ce sont là des choses intéressantes dont je pourrais parler longtemps, mais je ne pense pas qu'elles soient pertinentes.

M. Ritchie: Il me semble qu'elles le sont, si le CN se trouve dans une situation qui lui permet d'offrir des services concurrentiels ou même des services meilleurs que ceux du CP. Si cette loi augmente beaucoup votre attitude à faire des bénéfices, et si cela peut avoir un effet significatif sur le CP, je trouve cela important. Vous êtes deux compagnies ferroviaires, l'une privée et l'autre publique, et vous devez toutes deux desservir le Canada.

M. Bandeen: M. Spicer est le vice-président responsable des finances, entre autres choses. Je me demande s'il pourrait répondre à votre question.

Le président: Monsieur Spicer.

M. J. H. Spicer (vice-président de la société): Merci. L'existence même du bill poussera le CN et la haute direction du CN à faire plus de bénéfices qu'ils n'en font actuellement. Les réductions que produira la suppression de la vente des actions privilégiées au gouvernement seront plus importantes que le montant épargné en versement d'intérêt. Cela aura donc pour effet immédiat, en ce qui concerne les comptes gouvernementaux, de permettre au gouvernement une économie nette d'un peu plus de 200 millions de dollars. Il revient au CN et à la haute direction du CN de trouver ces 200 millions de dollars. Donc, au cours des cinq années à venir, bien que notre état de recettes aura meilleure apparence parce que nous ne verserons pas d'intérêt sur les 808 millions de dollars, nous devons trouver cet argent en réalisant d'autres recettes. Je ne pense pas que cela ait pour effet de défavoriser le CP, si vous songez aux possibilités futures d'obtention de capitaux. En fait, les pressions exercées sur le CN seront plus importantes qu'elles ne l'étaient auparavant, et je pense que c'est ce que souhaite la haute direction du CN. Cela nous met dans une situation plus comparable à celles du CP. Nous continuerons d'avoir, par rapport à l'ensemble de notre mise de fonds, une dette plus élevée que celle du CP. Nous n'allons pas pouvoir vendre des actions privilégiées au gouvernement. Nous allons devoir compenser cela par un accroissement de nos recettes. Je pense donc que les pressions exercées sur la haute direction du CN constituent un défi plus important que ceux que nous avons dû relever auparavant. Je ne pense pas que cela déséquilibre la concurrence d'une manière quelconque.

M. Ritchie: Quelle est la situation fiscale relative de vos deux sociétés? Autrement dit, comment réglez-vous vos paiements fiscaux et comment le CP règle-t-il ses paiements fiscaux?

[Text]

Mr. Spicer: We are subject to all the taxes that the CPR are subject to. We have a fair loss carry forward which will shelter our earnings for a period of time. We have not been taking full account of our capital cost allowances that are available under the Income Tax Act, and that will shelter more of our income. But we are subject to all the taxes that the CPR are subject to. We pay municipal taxes and business taxes in the province, and all the rest of it.

Mr. Bandeen: I think, just for the record, in 1977 we had over a million dollars of income tax which we will be paying, not federal but mainly state and provincial taxes. We have made a reserve for some \$12.5 million of income tax which will appear in the 1977 report, and we are able to shelter that from loss carry forward. But by the early or mid-eighties at the latest we will be in a fairly taxable position.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie.

Mr. Mazankowski is next.

Mr. Mazankowski: Mr. Bandeen, I would like you to clear up something for me, and I suspect for many other members of the Committee, in respect of the reference to the inherited debt. Primarily our friends in the NDP have always talked about the fact that because of the substantial amount of inherited debt the CNR has been forced to carry really this bill does not go far enough and it should be writing off another \$1.5 billion or maybe even \$2 billion.

It is my impression that really the inherited debt was pretty well wiped out as a result of the recapitalization of 1937, followed by the recapitalization bill of 1952. Would I be correct in making that assumption and, if so, would you confirm or refute that statement? I think it is quite important to clear up that issue. My understanding was that after the 1952 recapitalization bill CN was in fact put on an equal footing with its competitors and the North American industry.

Mr. Bandeen: You have opened of course an extremely complicated subject. When the company was put together between 1919 and 1922 it was decided, for reasons which I am not familiar with, to have the capital structure entirely debt, and in a period when the CPR had 26 per cent debt and the rest in the form of equity the CN was 100 per cent debt. And, as you probably know, they then proceeded to capitalize the deficits, and this was stopped in the early thirties—I think 1933. The 1937 capital revision was an attempt to wipe out these capitalized deficits, which really are not an asset that you can earn any money on. The 1952 revision was an attempt to put the company on a comparable basis with the railway industry.

• 2125

Now I am not being critical; I was not there at the time. I only read what occurred; I did not come to the country until 1955. But the problem that was not tackled in 1952 was the unrecorded depreciation that we had, which was a significant

[Translation]

M. Spicer: Nous sommes assujettis à tous les impôts auxquels le CP est assujetti. Nous avons un report de pertes assez important pour abriter nos recettes pendant un certain temps. Nous n'avons pas entièrement tenu compte des déductions pour amortissement disponible aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu, et cela nous permettra de sauvegarder une autre partie de nos recettes. Mais nous sommes assujettis à tous les impôts auxquels le CP est assujetti. Nous payons les taxes municipales, les taxes d'affaires provinciales, et le reste.

M. Bandeen: Signalons, que pour 1977, nous allons verser plus d'un millions de dollars d'impôt sur le revenu, non au gouvernement fédéral, mais essentiellement aux états et aux provinces. Nous avons constitué une réserve d'environ 12.5 millions de dollars d'impôt sur le revenu qui figurera dans le rapport de 1977, et nous pourrions protéger cette somme grâce au report de pertes. Mais au début des années 1980, ou au milieu des années 1980 au plus tard, nous serons dans une situation fiscale assez raisonnable.

Le président: Merci, monsieur Ritchie.

Monsieur Mazankowski, à vous.

M. Mazankowski: Monsieur Bandeen, j'aimerais que vous me fournissiez, ainsi qu'à de nombreux autres membres du Comité, certains éclaircissements au sujet de la dette héritée. Nos amis néo-démocrates ont toujours dit qu'en raison du montant considérable de la dette héritée, que le CN a été obligé d'assumer, ce bill ne va vraiment pas assez loin et que le CN devrait amortir encore 1.5 milliards de dollars ou peut-être même 2 milliards de dollars.

J'ai l'impression qu'en réalité la dette héritée a été pratiquement annulée grâce à la recapitalisation de 1937, suivie par la recapitalisation permise par un bill, en 1952. Ai-je raison de dire cela et, dans l'affirmative, pouvez-vous confirmer ou infirmer cette déclaration? Je pense qu'il est important d'éclaircir cela. D'après mes renseignements, après le bill de 1952 permettant la recapitalisation, le CN s'est en fait retrouvé sur un pied d'égalité avec ses concurrents et avec l'industrie nord-américaine.

M. Bandeen: Vous venez d'aborder, bien sûr, un sujet extrêmement complexe. Lorsque la société a été constituée, entre 1919 et 1922, on a décidé, pour des raisons que je ne connais pas, de composer entièrement le capital de dettes; ainsi, à une époque où le CP avait une dette de 26 p. 100 et le reste constituait la mise de fonds des actionnaires, le CN avait une dette de 100 p. 100. Et, comme vous le savez sans doute, ils ont ensuite capitalisé les déficits et on a arrêté cela au début des années 30, en 1933 je pense. La révision capitale de 1937 fut une tentative d'éliminer ces déficits capitalisés, qui ne sera réellement pas un actif sur lequel on peut réaliser des bénéfices. La révision de 1952 fut une tentative de mettre la compagnie au même niveau que le reste de l'industrie ferroviaire.

Je ne veux pas critiquer, car je n'étais pas ici à ce moment-là. J'ai simplement lu ce qui s'était passé; je suis arrivé au pays en 1955. Mais le problème que l'on n'a pas essayé de résoudre en 1952 fut la dépréciation sans précédent

[Texte]

amount. This comes through the change in the depreciation procedures which were followed by both the railways, both CP and CN, at slightly different dates. But, essentially, over a period from 1940 to 1956, the two railways switched from a terminating or a final depreciation method to a more normal one. And in 1952, this was either overlooked or not understood. So since 1952 we have spent money on restructuring the company, on bringing it up to date, revitalizing almost all parts of it. And our debt structure is out of whack by approximately—according to the people studying it—\$808 million, which happens to be the same level as this unrecorded depreciation.

We have done a study that takes a look at what would have happened if, in 1922, they had put us on the same basis as the CPR, at a 26 per cent debt, the rest equity. Actually, we would be in a better position than is being recommended under this bill.

Mr. Mazankowski: What were you at after the 1952 recapitalization?

M. Bande: I do not believe I have that figure immediately available.

Mr. Mazankowski: It is my understanding that you were put on pretty well an even keel with the rest of the industry.

Mr. Bander: Not if this depreciation had been recognized at the time and taken. Now, the CPR was able to take the depreciation as it went along; they could take it out of their own surplus and actually have tax savings because of it. Had the accounting been properly done in 1952 and had the extra depreciation been taken, the asset base would have been lower. The figure that runs in my mind is that we would have been at 53 per cent debt.

Now, the figure that was used then did not show the extra depreciation; it showed assets that were not in existence. Why that was done and why it was not recognized I cannot give you the answer because I was not there and I do not know the answer.

Mr. Mazankowski: Well, if you had taken depreciation on an annual basis it would have had the effect of increasing your annual deficit. Is that not right?

Mr. Bander: That is right.

Mr. Mazankowski: And, politically, you might have had trouble. I think, after the recapitalization and particularly after the statements of the then chief executive officer that the company had, for all intents and purposes, been relieved of the albatross, that it was then considered that the company would go forth in an efficient and an effective way in operating in a competitive environment, given the fact that it was put on a par with the other industry. I think the problem of meeting that increased deficit would have met with some considerable opposition. As I figure it out, it probably would have amounted to an additional \$24 million a year. Is that correct?

Mr. Bander: Well, we did switch to the straight-line depreciation totally by 1956. But in 1952 our assets were overstated by some \$800 million.

Mr. Mazankowski: Right.

[Traduction]

que nous avons eue, qui représentait un montant important. Cela s'est fait par le changement des procédures de dépréciation adoptées par le CP et le Canadien National, à des dates légèrement différentes. Mais essentiellement, entre 1940 et 1956, les deux compagnies ferroviaires ont abandonné la dépréciation finale pour adopter une méthode plus normale, et en 1952, on l'a soit oubliée ou mal comprise. Donc depuis 1952, nous avons dépensé de l'argent sur la restructuration de la compagnie, sur sa modernisation, sur la revitalisation de presque tout ses secteurs. Et, selon les gens qui étudient la question, notre dette est d'environ 808 millions de dollars, soit le même niveau que cette dépréciation sans précédent.

Nous avons étudié ce qui serait arrivé si, en 1922, on nous avait mis sur le même pied que le Canadien Pacifique, à un taux de dette de 26 p. 100, le reste en plus value. Présentement, nous serions dans une meilleure position que ce que l'on recommande dans ce bill.

M. Mazankowski: Comment faisiez-vous après la recapitalisation de 1952?

M. Bander: Je ne pense pas avoir ce chiffre à la main.

M. Mazankowski: Il me semble que vous avez été mis sur un même pied que le reste de l'industrie.

M. Bander: Pas si l'on avait reconnu cette dépréciation à ce moment-là. Le Canadien Pacifique a pu amortir cette dépréciation au fur et à mesure, il pouvait l'amortir à même ses propres surplus et réaliser ainsi des économies fiscales. Si la comptabilité avait été bien faite en 1952 et si on avait tenu compte de cette dépréciation supplémentaire, l'actif aurait été plus bas. Je pense que notre dette aurait été de l'ordre de 53 p. 100.

Le chiffre utilisé à ce moment-là ne tenait pas compte de la dépréciation supplémentaire; il laissait voir un actif fictif. Je ne peux pas vous dire pourquoi cela n'a pas été fait et pourquoi on n'en a pas tenu compte parce que je n'y étais pas et j'ignore la réponse.

M. Mazankowski: Bien, si vous aviez assumé cette dépréciation sur une base annuelle, cela aurait eu comme effet d'augmenter votre déficit annuel. N'est-ce pas?

M. Bander: En effet.

M. Mazankowski: Et cela aurait pu vous causer des difficultés d'ordre politique. Je crois qu'après la recapitalisation et surtout après les déclarations du chef de l'exécutif du temps à l'effet que la compagnie avait, à toutes fins pratiques, été soulagée de son fardeau, que l'on considérait alors que la compagnie irait de l'avant efficacement dans un environnement concurrentiel, étant donné qu'elle était sur le même pied que le reste de l'industrie. Je crois que le problème de faire face à ce déficit accru aurait rencontré beaucoup d'opposition. Si je ne me trompe, cela aurait probablement représenté 24 millions de dollars de plus par année. N'est-ce pas?

M. Bander: Ma foi, nous avons adopté la dépréciation directe en 1956, mais en 1952 notre actif était gonflé de quelque 800 millions de dollars.

M. Mazankowski: En effet.

[Text]

Mr. Bandeen: And that is essentially it. The depreciation should have been shown. We took it in 1976 and wrote off the \$808 million. It reduced our total capital by \$808 million. The way to do that is you get a different ratio of debt to equity. Now, though the debt-to-equity ratio on the inflated capital structure was in a ballpark with CP and other railways, the total amount was overstated. So when you put it on a proper basis, really, after the 1952 recap, they ended up with a 53 per cent debt ratio. At the time, that was not what was presented to the committee of this Parliament. I gather that is not what the management of the day of the CN thought was correct. The facts are that it was overstating the assets by some \$808 million. We restated that in 1976, with the approval of the outside auditors and indeed the various departments of the government of Canada that were involved, and had that been done in 1952 it would have shown you a debt equity ratio of 53 per cent.

• 2130

Mr. Mazankowski: Why did it take until 1976 or 1977? Surely through that period . . .

Mr. Spicer: It was carried as a note on our balance sheet for many years prior to it actually being recognized in the accounts in 1976.

Mr. Bandeen: I think it was carried every year from 1956 on—there was a note saying that depreciation was understated. There was an attempt made by Mr. Gordon, when he was president of the Canadian National in the early 1960s, to indeed have some type of a recapitalization bill because very soon after 1952 he realized the error that had been made. I realize that on the last day he worked for the company, which was December 31 of 1966, he wrote a letter to the then Minister of Transport outlining why this should be the recapitalization of the CNR. I think it was one of his last official acts as president of CN.

Mr. Spicer: I think the other point that should be made is that the bulk of the \$808 million occurred before the 1952 recapitalization, so the depreciation charges following 1952 were very close to what they should have been up till 1956, and in 1956 they have followed the same depreciation as laid out by the Canadian Transport Commission in their accounting regulations. So the bulk of the \$808 million was prior to the 1952 recap; unfortunately, it was not recognized in the 1952 recap.

Mr. Mazankowski: I appreciate your comments. I am not sure if I really got a categorical answer to my question, and I suppose it comes partly from a response you gave in an interview with the *Winnipeg Tribune* wherein you implied that the recapitalization of 1937 and 1952 essentially did two things—remove the inherited debt and remove the recapitalization of accumulated deficits which had gone on in earlier years. So I would take that to mean that by the year 1952 the question of inherited debt had been pretty well handled, and I would really like a confirmation from you on that point because I think it is very important. I do not think we should

[Translation]

M. Bandeen: Et c'est essentiellement cela. Cette dépréciation aurait dû apparaître. Nous l'avons inscrite en 1976 et nous avons rayé 808 millions de dollars. Cela a diminué notre capital total de 808 millions de dollars. Tel que vous faites cela vous obtenez un rapport dette-/plus-value différent. Maintenant, selon la structure de capital gonflé le rapport dette /plus-value était du même ordre que le CP et les autres compagnies ferroviaires, le montant total était exagéré. Mais lorsque vous les faites comme il se doit, après la recapitalisation de 1952, nous aboutissons alors à un rapport de dettes de 53 p. 100. Et ce n'est pas ce qui fut présenté au comité parlementaire à ce moment-là. Je présume que la direction du CN du temps pensait que ce n'était pas la bonne chose à faire. En fait, l'actif était gonflé de quelque 808 millions de dollars. Nous l'avons dit à nouveau en 1976, avec l'approbation des vérificateurs extérieurs et, bien sûr, des divers ministères fédéraux impliqués, et si cela avait été fait en 1952 le rapport dette-/plus-value aurait été de 53 p. 100.

M. Mazankowski: Pourquoi a-t-il fallu attendre jusqu'à 1976 ou 1977? Sûrement pendant ce temps . . .

M. Spicer: C'était inscrit comme une note sur nos bilans pendant de nombreuses années avant d'être reconnu dans les comptes en 1976.

M. Bandeen: Je crois que ce fut mentionné chaque année depuis 1956, il y avait une note disant que la dépréciation était sous-estimée. Il y a eu une tentative par M. Gordon au début des années 1960 alors qu'il était président du Canadien National, d'obtenir un bill de recapitalisation parce qu'il a compris peu après 1952 l'erreur qui avait été commise. J'ai compris cela la dernière journée qu'il a travaillé pour la compagnie, soit le 31 décembre 1966, il a écrit une lettre au ministre des Transports du temps expliquant pourquoi cela devait être la recapitalisation du Canadien National. Je crois que ce fut l'un de ses derniers gestes officiels comme président du Canadien National.

M. Spicer: L'autre chose qu'il faut dire c'est que la grosse partie des 808 millions de dollars vient d'avant la recapitalisation de 1952, de sorte que les frais de dépréciation après 1952 étaient de très près ce qu'ils auraient dû être jusqu'en 1956, et en 1956 ils ont suivi la même dépréciation fixée par la Commission canadienne des transports dans le règlement sur la comptabilité. Donc la plus grande partie de ces 808 millions de dollars date d'avant la recapitalisation de 1952; malheureusement, on n'en a pas tenu compte lors de la recapitalisation de 1952.

M. Mazankowski: J'apprécie vos commentaires. Je ne sais pas si j'ai vraiment eu une réponse catégorique à ma question, et je présume que cela vient en partie de la réponse que vous avez donnée dans une interview au *Winnipeg Tribune* où vous avez sous-entendu que les recapitalisations de 1937 et 1952 avaient essentiellement fait deux choses . . . annuler la dette héréditaire et enlever la recapitalisation de l'accumulation des déficits des années précédentes. Donc je présume que vous voulez dire qu'en 1952 on avait pour ainsi dire réglé la question de la dette héréditaire; et j'aimerais que vous confirmiez cela parce que je crois que c'est très important. Je ne

[Texte]

go back to day one and start, as my friend Mr. Benjamin indicated—and I am sorry he is not here—on page 2368 of *Hansard*:

Much of the indebtedness on the CN books is still carried over, financed and refinanced from the original indebtedness of those 'terrible' private enterprise railroads.

I should say that he did not say "terrible" but he implied that.

... the original indebtedness of those private enterprise railroads. And now that we have paid and paid and paid again, we own the system.

This question is primarily to clear up that question mark in my own mind, and I hope in his mind, because I do not think it does your company or us any good to perpetuate that sort of malarky.

Mr. Bandeen: Essentially it is true; the inherited debts were handled in these first two recapitalizations.

Mr. Mazankowski: Then I suppose the next question follows from there and we as members of the Committee have to ask you this question: what assurances have we got that in another 10 or 15 years we are not going to be back doing the same thing again, having regard to the fact that you did have a recap in 1937 and another one in 1952 and you now indicate that there were some errors or omissions? I think we have to get some assurances from you and your officials that we are not going to be faced with this sort of thing again. To me it is questionable.

• 2135

There are some suggestions that perhaps what really happened after 1952 was that CNR went on a very extravagant spending binge and perhaps over-purchased and got itself into a bit of trouble. It found itself in almost the same trouble by 1962 at which time there was talk of another recapitalization bill, if I remember correctly. That was 10 years later. What assurances have we got from you, sir, that we are not going to be faced with the same thing another 10 years from now?

I think what we have to do is look at this legislation, not at how it will serve us today but how well it will withstand the test of time and how well it will withstand the successive presidents and chief executive officers. We are dealing with people under your management at this particular time. You probably will not be around forever and I think we have to ask ourselves: how well will this piece of legislation wear with other people that will be assuming your position as you take on other challenges and endeavours?

Mr. Bandeen: I wish I could give you some sort of an ironclad, written, guarantee. Of course that is impossible. All I can tell you is what we are trying to do. As a corporation we have, as discussed earlier, reorganized the company substantially in the last three or four years. We have improved the productivity in all levels of the corporation. There has been a reduction in the number of employees but this has not been just on the union side, it has been in management and administration. One of the things we set out to prove was that we could make money even with the debt structure we now have.

[Traduction]

pense pas que nous devrions tout reprendre à partir du début comme l'a suggéré mon ami M. Benjamin, et je regrette qu'il ne soit pas là, comme en fait foi la page 2638 du *hansard*:

Une grande partie des dettes dans les livres du Canadien National, qui sont financées et refinancées proviennent des dettes originales de ces «terribles» entreprises ferroviaires privées...

Il n'a pas dit «terribles» mais c'était sous-entendu.

... les dettes originales de ces entreprises ferroviaires privées. Et maintenant que nous avons payé et repayé, nous sommes propriétaires du système.

Cette question a surtout pour but de dissiper ce doute dans mon esprit, et, j'espère, dans son esprit, parce que je ne crois pas que ce soit bon pour votre compagnie ou pour nous de perpétuer ce genre de croyance.

M. Bandeen: Essentiellement c'est vrai, les deux premières recapitalisations portaient sur les dettes héréditaires.

M. Mazankowski: Alors cela me porte à poser une autre question que nous devons poser en tant que membres de ce Comité: quelle garantie avons-nous que la même chose ne se reproduira pas dans dix ou quinze ans, compte tenu du fait que vous avez bénéficié d'une recapitalisation en 1937 et 1952 et que vous nous dites présentement qu'il y a eu des erreurs ou des omissions? Je pense que vous et vos collaborateurs devez nous assurer que cela ne se reproduira pas à nouveau. Personnellement, j'en doute.

L'on prétend que ce qui est peut-être arrivé après 1952 c'est que le Canadien National a commencé à dépenser de façon extravagante en achetant trop peut-être, pour se retrouver en difficulté. Et je me souviens bien qu'il s'est retrouvé dans la même situation en 1962 et il a été question d'un autre bill de recapitalisation. C'était dix ans plus tard. Quelle assurance pouvez-vous nous donner que nous n'aurons pas à faire face à la même situation dans dix ans?

Je pense qu'en étudiant cette loi, nous ne devons pas nous demander quels avantages nous en retirons aujourd'hui mais si elle résistera au test du temps et aux différents présidents et chefs de l'exécutif. Présentement, nous faisons affaire avec les gens relevant de votre direction. Vous ne serez probablement pas là éternellement et je pense que nous devons nous demander comment cette loi s'appliquera à d'autres personnes qui assumeront votre position comme vous prendrez d'autres défis et d'autres entreprises.

M. Bandeen: Je souhaiterais pouvoir vous donner une assurance ferme, écrite. Bien sûr, c'est impossible. Ce que je peux vous dire, c'est ce que nous essayons de faire. Comme société, nous en avons discuté plus tôt, nous avons réorganisé la compagnie en profondeur au cours des trois ou quatre dernières années. Nous avons amélioré la productivité à tous les niveaux de la société. Il y a une diminution du nombre de salariés, mais pas seulement du côté syndical, cela s'est fait également du côté de la gestion et de la direction. Nous avons voulu prouver que nous pouvions réaliser des bénéfices même

[Text]

We succeeded in doing that in 1976 and are repeating it in 1977.

What we basically would like to see is a capital structure which allows us the opportunity to finance on an intelligent basis, to retain sufficient earnings so that we do not get the debt out of whack in proportion to the equity at a future date. We think the proposition included in the bill will do this. There are, I presume, other solutions to it as well, but this happens to be the one put forward, and it would meet that requirement. We also feel that there should be some sort of a responsibility or accountability built into the bill and we feel that it has been done to a degree. I am not sure how you could do it any more than is.

Essentially, we will have to be financing ourselves to the extent that we require borrowings in the market. The last four issues we have raised, two in Europe and two in the United States, have been without a government guarantee. We have been put through scrutiny by outside borrowers and their questioning is extremely detailed. It really makes you put forward a position that is defensible.

So what we are saying is that if this bill is passed in its entirety, we think the CN should be able to operate efficiently and effectively—it should be self-financing—and if it is not, then I think the solution that applies to any corporation where this occurs should take place.

Mr. Mazankowski: What is that?

Mr. Bandeen: Well, that is a change of management.

Mr. Mazankowski: How do you write that into this legislation?

The Chairman: I am sorry, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It is a very important question. How do you write that into the legislation? We are going to be here for a few more days. Let us not get excited.

The Chairman: I am sorry, Mr. Mazankowski, you have gone way beyond your time. Mr. Smith.

Mr. Murta: Ask the same question, then.

Mr. Mazankowski: This is a very enlightening witness and you cut me off, Mr. Chairman. Could you put me down again?

Mr. Smith: I would like to ask about the lines that have been put in place as recently as 10 years ago. There was a line put in specifically to haul ore from a mine. Now it is no longer competitive and the ore is going to be trucked. What happens to a particular line like that? Is it just abandoned? It is a spur line and 100 miles long. It is the Chisel Lake line. It must have been built at tremendous cost. Are CN costs so high that they cannot compete with the trucking? I do not know whether the trucking is owned by CN or not. It is possible that it is, but I do not believe it is.

• 2140

Mr. Bandeen: I am not sure whether the trucking is owned by us or not. I doubt it, but normally when we build a branch line for a specific industry or a specific facility, we build it

[Translation]

avec la structure de dettes que nous avons. Nous avons réussi à le faire en 1976 et en 1977.

Essentiellement, nous voulons une structure de capital qui nous permette de nous financer de façon intelligente, de retenir suffisamment de bénéfices afin que notre dette ne soit pas disproportionnée par rapport à la plus-value dans l'avenir. Nous croyons que c'est possible avec ce qui est suggéré dans le bill. Je présume qu'il y a également d'autres solutions, mais c'est celle qui est présentée et qui répond à cette exigence. Nous croyons également que le bill devrait contenir une sorte de responsabilité et nous croyons que cela existe jusqu'à un certain point. Je ne vois pas comment vous pourriez le faire davantage.

Essentiellement, nous devons nous financer nous-mêmes jusqu'au point où nous serons obligés d'emprunter sur le marché. Les quatre derniers prêts que nous avons effectués, deux en Europe et deux aux États-Unis, ont été faits sans garantie gouvernementale. Nous avons été étudiés par des emprunteurs étrangers et leurs questions sont extrêmement détaillées. Cela vous amène à présenter une position qui est défendable.

Donc, nous disons que si ce bill était adopté entièrement, nous croyons que le Canadien national pourra fonctionner efficacement et s'autofinancer. Dans le cas contraire, nous croyons qu'il faudrait appliquer la même solution qu'à toute autre société où cela se produit.

M. Mazankowski: Quelle est cette solution?

M. Bandeen: Bien, remplacez la direction.

M. Mazankowski: Comment pouvez-vous inclure cela dans cette loi?

Le président: Je regrette, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: C'est une question très importante. Comment pouvez-vous inclure cela dans une loi? Nous sommes là pour plusieurs jours.

Le président: Je regrette, monsieur Mazankowski, mais vous avez dépassé votre temps. Monsieur Smith.

M. Murta: Alors posez la même question.

M. Mazankowski: C'est un témoin qui nous fournit beaucoup d'éclaircissements et vous me coupez la parole, monsieur le président. Pouvez-vous m'inscrire à nouveau?

M. Smith: J'ai une question au sujet des voies qui ont été installées il y a dix ans. Il y a une voie installée spécifiquement pour transporter le minerai des mines. Maintenant elle n'est plus concurrentielle et le minerai sera transporté par camions. Qu'est-ce qui arrive d'une voie comme celle-là? Est-elle simplement abandonnée? C'est une voie champignon d'une longueur de 100 milles. C'est la ligne de Chisel Lake. Elle a dû être construite à un coût énorme. Les coûts du CN sont-ils tellement élevés qu'ils ne puissent concurrencer l'industrie du camionnage? Je ne sais pas si les camions appartiennent au CN. C'est possible, mais je ne le crois pas.

M. Bandeen: Je ne sais pas si les camions nous appartiennent ou non. J'en doute, mais habituellement lorsque nous construisons une ligne secondaire pour une industrie ou pour

[Texte]

with some sort of a guarantee of tonnage and repayment to us over a period of time.

In this particular case of Chisel Lake, I do not have the details. Do you Rob? Mr. Latimer, perhaps, does.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: Well, Mr. Smith, the general position on that line is that to begin with the company has put a smelter in that is close by rather than haul the ore a much longer distance to an existing smelter. They did come and had very serious discussions with us for a period of a good many months on whether we would prefer to retain the long haul on that ore at a much reduced rate—it is a good example of how competition comes into transportation—and defeat their putting the nearby smelter in.

We took a look at the kind of reductions we would have to make, the kind of rate we would have to make to retain that long-haul business, and we, reluctantly, could not meet the low enough rate to stop their putting the smelter in.

Once that was put in, the second question arose whether they would take the relatively short rail haul out to it, or they would truck haul. Again, that question was looked at very hard by us. Again, our variable costs, including the equipment costs and including the fact that to continue that line in operation for the basic haul will require at some point in the rather close future a major upgrading of the line, and major rerailling of it—Considering all those factors, we did decline to compete with the truck rates they quoted us.

Regarding what will happen to the line after the smelter is built, and if the major traffic is trucked, and if there are not more mining developments take place in that area, because that is another factor we are talking to the company about—it would at that point very reluctantly look like a candidate for an abandonment application.

I think it is still two to three years before it would start to qualify, and after that I believe it has to accumulate three years of loss before it becomes a candidate, so that particular decision is several years down the line.

What I would hope is that other mining developments, and there are other potential mine developments in that area, would come along at that point.

I think the hard part of that particular line was that, to keep it open at all more than two or three years in the future, it needed a major further expenditure on upgrading and rerailling.

Mr. Smith: I see. Thank you. I appreciate that answer.

There was an application made by CN to abandon the passenger service to Churchill and also to Lynn Lake, and the decision by the CTC was that you could not abandon this service. As you know, the passenger percentage is really low. Has any consideration been given at all to running a dayliner service replacing the passenger train that is hauling very little freight and express.

[Traduction]

une installation en particulier, nous le faisons avec une garantie de tonnage et de remboursement sur une certaine période de temps.

Dans le cas de Chisel Lake, je n'ai pas les détails. Rob, est-ce que vous les avez? M. Latimer les a peut-être.

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Monsieur Smith, en gros les faits sont que cette compagnie a construit une fonderie plus près, plutôt que de transporter le minerai sur une longue distance à une fonderie existante. Pendant de nombreux mois, ils ont discuté sérieusement avec nous pour savoir si nous préférons garder ce transport sur longue distance à un taux réduit. C'est un bon exemple de l'effet de la concurrence sur le transport et sur la façon de réduire les coûts de transport en construisant une fonderie plus près.

Nous avons étudié les réductions que nous aurions dû faire, les taux que nous aurions dû accorder pour continuer ce transport sur longue distance, et, malheureusement, nous n'avons pas pu offrir de taux suffisamment bas pour les empêcher de construire leur fonderie.

Une fois cette décision prise, il fut question de décider si ce transport sur courte distance se ferait par rail ou par camion. Encore une fois, nous avons étudié la question très sérieusement. Encore une fois, nos coûts variables, y compris le coût du matériel et le fait que l'exploitation de cette ligne demanderait qu'elle soit améliorée dans un avenir rapproché et qu'on remplace les rails, compte tenu de tous ces éléments, nous avons refusé de concurrencer les taux de camionnage qu'ils nous ont cités.

Quant à ce qu'il arrivera à la ligne après la construction de la fonderie, et si l'ensemble du transport se fait par camion, et s'il n'y a pas d'autres exploitations minières dans la région, parce que c'est un autre facteur dont nous discutons avec la compagnie, il semblerait à ce moment-là que ce serait à contrecœur un candidat pour une demande d'abandon.

Je crois qu'il faudra encore deux ou trois ans avant qu'elle soit admissible, et après cela je pense qu'il faut accumuler trois ans de perte avant qu'elle soit candidate, donc cette décision-là ne se prendra qu'après de nombreuses années.

J'espère qu'il y aura d'autres exploitations minières dans cette région à ce moment-là, et il y a un potentiel dans cette région.

Je crois que la difficulté avec cette ligne c'est que pour l'exploiter pendant deux ou trois autres années, il fallait dépenser énormément pour l'améliorer et remplacer les rails.

M. Smith: Je vois. Merci. J'apprécie cette réponse.

Le CN a demandé d'abandonner le service Voyageurs vers Churchill et Lynn Lake, et le C.T.C. a décidé que vous ne pouviez pas abandonner ce service. Comme vous le savez, le pourcentage de passagers est vraiment bas. Avez-vous pensé à exploiter un service d'autorail remplaçant le train de passagers qui transporte très peu de marchandises?

[Text]

Mr. Bandeen: This is something that will fall totally under VIA. VIA takes over all passenger services. As it is rationalized, this will be their decision in the future; not ours.

Mr. Smith: I did not think VIA was going to be involved in that particular line.

Mr. Bandeen: VIA is going to be involved in all our passenger services with the exception of commuter.

Mr. Smith: I see.

Mr. Bandeen: And commuter is basically Toronto and Montreal.

Mr. Smith: I see.

Mr. Bandeen: Mr. Latimer.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: Just to add one further thing to that. The rail-liners certainly have their place and we operate somewhere close to 70 of them in different parts of the country but they do have to have a home base with good servicing available and they do have to have some back-up capacity. They are somewhat more temperamental beast than a regular passenger train. Generally we try to keep them from being orphans on remote northern branch lines because of the more difficult servicing problems with them and the problem of non back-up when they are in their down time. Without checking the files I could not say for certain but I would strongly suspect that that was a factor in the CN not putting a rail liner in there up to this point in time.

• 2145

Mr. Smith: All right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith. Mr. Harquail.

Mr. Smith: Did I stick to the bill?

The Chairman: You do not want me to answer that, do you?

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. It is always a pleasure to see Dr. Bandeen and his efficient group here on Parliament Hill. I was delighted to hear the comment of Mr. Smith when he mentioned that their transport critic had, at last, directed some questions to the bill. I understand that you are going to be presenting the annual report for 1977 to the Minister in the not-too-distant future. I suppose it goes along with that that, time permitting, at some future date you would be able to come back if questions should arise with respect to that report.

Mr. Bandeen: Certainly. I believe the procedure is that it has to be referred to this Committee but if that is done we are quite happy to come back. We are quite proud of 1977.

Mr. Harquail: Yes. I can understand why. How much capital is CN planning to invest in the next five years with or without the passage of this bill and some of the prospects for the future which would justify the taxpayers forgiving the \$808 million of this debt?

[Translation]

M. Bandeen: C'est quelque chose qui relèvera entièrement de VIA. VIA prend en main tout le service voyageurs. Comme c'est rationalisé, ils devront prendre cette décision à l'avenir, pas nous.

M. Smith: Je ne pensais pas que VIA serait sur cette ligne.

M. Bandeen: VIA sera dans tout notre service voyageurs, sauf le service de banlieue.

M. Smith: Je vois.

M. Bandeen: Et le service de banlieue est surtout à Toronto et à Montréal.

M. Smith: Je vois.

M. Bandeen: Monsieur Latimer.

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Je n'ajouterais qu'une chose à cela. Les autorails ont certainement leur place et nous en exploitons près de 70 dans différentes parties du pays mais il leur faut une base disposant d'un bon service et une bonne capacité de soutien. Ce sont des «machines» un peu plus difficiles à entretenir que les trains de passagers ordinaires. Généralement, nous essayons de faire en sorte qu'ils ne soient pas isolés sur une voie éloignée dans le nord, à cause des problèmes plus considérables d'entretien qu'ils présentent, de même qu'à cause de l'absence d'autorails de remplacement pendant les périodes d'entretien ou de réparation. Je ne saurais vous donner une réponse ferme sans vérifier les dossiers, mais je pense bien que c'est là l'une des raisons pour lesquelles le CN n'a pas affecté d'autorails dans cette région jusqu'à maintenant.

M. Smith: D'accord. Merci.

Le président: Merci, monsieur Smith. Monsieur Harquail.

M. Smith: M'en suis-je tenu au projet de loi?

Le président: Vous ne voulez pas que je réponde à cette question, n'est-ce pas?

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je suis toujours enchanté d'accueillir M. Bandeen et son groupe très efficace, ici sur la colline parlementaire. Je suis très heureux d'entendre M. Smith dire que leur critique des transports a enfin posé des questions portant sur le projet de loi. Si je ne m'abuse, vous allez présenter au ministre le rapport annuel pour l'année 1977 dans un avenir rapproché. Je présume que, si le temps le permet, vous serez bientôt en mesure de revenir si des questions étaient posées à propos de ce rapport.

M. Bandeen: Certainement. Je crois que selon la procédure, il doit être présenté à ce Comité, et si des questions sont soulevées, nous serons très heureux de revenir. Nous sommes assez fiers de l'année 1977.

M. Harquail: Oui. Je peux comprendre pourquoi. Quelles sont les sommes que le CN prévoit investir au cours des 5 prochaines années, avec ou sans l'adoption de ce bill, et quelles sont les perspectives d'avenir qui pourraient expliquer aux contribuables pourquoi ils doivent verser 808 millions de dollars pour couvrir cette dette?

[Texte]

Mr. Bandeen: I do not have the figures with me but we are approximately \$400 million this year and increasing over the years, as I remember it, in the high \$500 million. I have our outlook right now; for 1978, we are looking at \$410 million and then it goes up to \$502 million, \$574 million in 1980, \$608 million in 1981, \$636 million in 1982. That is trying to build in inflation and that is a tricky business, you know, because you have to make an estimate of what the cost is. I am told \$3.130 billion is what we are anticipating.

Mr. Harquail: Dr. Bandeen, could you tell the Committee briefly how the CN is proposing to run the railroad in the next five to ten years to avoid another recapitalization.

Mr. Bandeen: I am sorry. How we are . . . ?

Mr. Harquail: Could you just tell us briefly some of the planning to avoid another recapitalization?

Mr. Bandeen: We have set up the profit centres, as has been discussed earlier. The final step in the profit centre being truly a profit centre is to assign some portion of the capital of the company to each of the profit centres. We are in the midst of doing that and by the middle of this year we are going to try and make each of the profit centres responsible for their own capital, pay for it and have to pay for any money that is borrowed to finance their capital. If we do this, and there is no reason to think we will not by the middle of this year, then each one of the centres will be in control of their capital expenditures. We will have to relate it to their profitability, their efficiency, their ability to earn money. The sum of those will, of course, be a corporate problem and there are some expenditures which will be corporate beyond the individual profit centre.

We are going to try to run the corporation in the same way and this will involve us in having to earn profits of substantial amounts so we can retain earnings; it will involve us in having to have as efficient and productive a transportation system as we can, and telecommunication system, and I think these objectives are good. I think that is what CN should be providing for this country and if we cannot provide an efficient, effective transportation system, then the exports, imports, the producers in all parts of the country are effected by this. So, basically what we are trying to do is provide as efficient management as possible, to provide as effective workers as we can and to make the divisions of the company justify the need for their own capital and provide the funds to finance it.

• 2150

Mr. Harquail: So based on what you have said, you are confirming, then, that this bill will improve the level of services and efficiency to be offered by CN?

Mr. Bandeen: I think so. That certainly is our intention. Now, it will not always be seen by every small town in the

[Traduction]

M. Bandeen: Je n'ai pas les chiffres ici, mais nous investissons environ 400 millions de dollars cette année avec une augmentation graduelle au cours des ans pour atteindre 500 à 600 millions de dollars, si je me souviens bien. J'ai déjà les prévisions; en 1978, nous pensons investir 410 millions de dollars et il y a augmentation à 502 millions de dollars, 574 millions de dollars en 1980, 608 millions de dollars en 1981, 636 millions de dollars en 1982. Il faut essayer de tenir compte de l'inflation, ce qui est très difficile vous savez, car il s'agit d'évaluer ce que seront les coûts. On me dit que l'on prévoit une dépense totale de \$3,130,000,000.

M. Harquail: Monsieur Bandeen, pourriez-vous dire brièvement à ce comité comment le CN se propose d'administrer le chemin de fer au cours des 5 à 10 prochaines années afin d'éviter un autre investissement de capital.

M. Bandeen: Désolé. Comment nous allons . . .

M. Harquail: Pourriez-vous nous exposer brièvement quelle est votre stratégie afin d'éviter un autre investissement de capital?

M. Bandeen: Comme on l'a dit plus tôt, nous avons déterminé quels sont nos centres de profit. Dans ce processus, la dernière étape consiste à affecter une certaine partie du capital de la société dans chacun des centres de profit. C'est ce que nous faisons actuellement et, vers le milieu de l'année, nous essayerons de faire en sorte que chaque centre de profit soit responsable de son propre capital, qu'il couvre les frais et qu'il rembourse toutes les sommes empruntées pour financer ce capital. Si nous en arrivons là, et il n'y a aucune raison empêchant que cela se réalise, alors d'ici la mi-1978, chacun des centres contrôlera ses propres immobilisations. Nous devons tenir compte de la rentabilité, de l'efficacité et de la capacité de réaliser des profits de ces centres. Évidemment, tous ces facteurs seront la responsabilité de la société et certaines dépenses seront effectuées par la société, au-delà de l'autorité des centres particuliers.

Nous essayerons d'administrer la société de la même façon et ainsi nous devons réaliser des profits substantiels afin de maintenir nos gains; nous devons donc offrir le système de transport et de télécommunications le plus efficace et le plus productif possible; à mon avis, ces objectifs sont valables. Selon moi, c'est le genre de service que le CN devrait offrir à ce pays, et si nous ne pouvons organiser un système de transport efficace et rapide, alors les exportateurs, les importateurs, les producteurs de tous les coins du pays seront touchés. Essentiellement, nous essayons de mettre sur pied une gestion la plus efficace possible, d'avoir des travailleurs productifs et d'assurer que les différents secteurs de la compagnie justifient leurs besoins de capital et fournissent les sommes nécessaires à leur financement.

M. Harquail: Alors, à en juger par vos propos, vous réitérez que ce projet de loi améliorera la qualité et l'efficacité des services offerts par le CN?

M. Bandeen: Je le crois. C'est très certainement notre intention. L'amélioration des services ne pourra être constatée

[Text]

country as an improvement in services, and there will be periods of transition which will be difficult, but our objective in every service is to improve the effectiveness, to improve the service, to the people.

Mr. Harquail: As a result of this proposed recapitalization, more capital funds will be available to the CN to buy freight cars to move P.E.I. and New Brunswick potatoes, to upgrade roadbeds, to alleviate capacity restraints, bottlenecks, and to better fulfil its role in the development with regard to the national economy, can you comment on that?

Mr. Bandeen: Well, as you know, we are working very closely with the governments and with the potato growers and with the Department of Transport at this time on the whole problem of the movement of potatoes from P.E.I. and New Brunswick to the United States for export and to export points and also to Central Canada. As you probably know, the shipments this year have been a disappointment to us and, I am sure, to the potato growers; they are substantially below what they were the previous year. If anything, we have, for the last few months, had an excess of equipment available. I am not blaming the producers; I just do not think there has been a market or a market at a price that is attractive to them.

We are working very closely with the federal government, the provincial governments, the associations to try to see that there is sufficient capacity provided in the boxcars, in the reefers, in the trucks and trailers, and we certainly look at it as a responsibility to do this. We also think that we have to do it at least making some small contribution to overhead.

Mr. Harquail: Would you be prepared to comment to the committee on amendments to the bill to place safeguards to ensure that CN will not again turn to Parliament to fund any future deficits?

Mr. Bandeen: Well, I really do not know. This is getting back, somewhat, to the question of Mr. Mazankowski. I do not know what you do in addition to what is already in here. I think there should be a review of the CN's operations on a periodic basis by this committee. This has been done in the past; perhaps it should be on a more regularized basis.

The Government of Canada and the Minister of Transport, or the Government of Canada through the Minister of Transport, of course, keeps a very close watch on what the Canadian National is doing and we keep him informed. I basically feel that, if the company starts deviating from a commercial basis and a commercial operation, somebody should draw it to their attention and ask for an explanation by the management and not be satisfied with anything but a frank explanation and an assessment of the management's ability to operate the property.

Mr. Harquail: Do you feel that your board and your corporation are as accountable as they should be to Parliament? Do you feel any constraints or restraints on your operations in the

[Translation]

dans tous les petits villages du pays et il y aura des périodes de transition qui seront difficiles, mais notre objectif pour tous les services est d'améliorer l'efficacité, d'améliorer le service offert aux citoyens.

M. Harquail: A la suite de cette récapitulation prévue, le CN disposera de sommes plus considérables pour acheter des wagons de marchandises afin de transporter les pommes de terre de l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, pour améliorer la superstructure des voies, pour accroître la capacité et éliminer les embouteillages, et pour mieux remplir son rôle dans le développement de l'économie canadienne; pouvez-vous nous en parler?

M. Bandeen: Comme vous le savez, actuellement nous travaillons en étroite collaboration avec les gouvernements, avec les cultivateurs de pommes de terre, de même qu'avec le ministère des Transports afin de régler le problème du transport des pommes de terre de l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick pour l'exportation vers les États-Unis et d'autres régions du centre du Canada. Comme vous le savez probablement, les envois nous ont beaucoup déçus et ont déçu également les cultivateurs de pommes de terre, j'en suis certain; ces envois sont de beaucoup inférieurs à ce qu'ils étaient au cours des années précédentes. En réalité, au cours des derniers mois, nous avons eu un supplément d'équipement disponible. Je ne blâme pas les producteurs; je ne crois tout simplement pas qu'il existe un marché, ou du moins un marché à un prix qui soit intéressant pour eux.

Nous travaillons en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, de même qu'avec les associations, afin de déterminer si nous disposons d'un nombre suffisant de wagons couverts, de wagons frigorifiques, de camions et de remorques, et nous considérons que c'est là notre responsabilité. Nous croyons également que nous devons offrir ces services en évitant de faire augmenter les frais fixes.

M. Harquail: Seriez-vous disposé à dire au comité ce que vous pensez des amendements au projet de loi qui établiraient des garanties afin d'assurer que le CN ne fera pas encore une fois appel au Parlement pour couvrir d'autres déficits à venir?

M. Bandeen: Eh bien, je ne sais vraiment pas. D'une façon, nous revenons ici à la question de M. Mazankowski. Je ne sais pas ce que vous ajouteriez de plus à ce qui est déjà prévu. Je crois que ce comité devrait étudier périodiquement le fonctionnement du CN. Cela s'est fait dans le passé; peut-être devrait-on le faire plus régulièrement.

Le gouvernement du Canada et le ministre des Transports, ou bien sûr le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports, surveille de très près les agissements du Canadien National et nous lui communiquons tous les renseignements. Essentiellement, je suis d'avis que si la société commence à s'éloigner de sa politique de fonctionnement commercial, alors quelqu'un devrait la rappeler à l'ordre et exiger des explications; il faudra que ces explications soient franches et se complètent d'une évaluation de l'aptitude de l'administration à diriger la société.

M. Harquail: Croyez-vous que votre conseil d'administration et votre société sont aussi responsables qu'ils devraient l'être au Parlement? Pensez-vous que dans la structure

[Texte]

present structure or do you see any ways and means or recommendations that you would be prepared to comment on that would make you more accountable to Parliament?

Mr. Bandeen: Well, that is a very difficult question to answer. I think it is essential that we have a strong board of directors and I think we have a fairly good board of directors now. I think it is essential that we have a strong board of directors, that they have a responsibility to see that the company is being operated on a commercial basis, that the management is carrying out the plans and the efficiencies that I was suggesting were there. It is incumbent on the board to report, as I remember it, by legislation, to Parliament through the Minister of Transport on at least an annual basis. I think this is now being done and should definitely continue being done. I do not understand Parliament well enough to be able to suggest how that review could be improved.

Mr. Harquail: If I may, I will be following a trend that was set earlier by previous members, Mr. Chairman, through you to Dr. Bandeen, and leave the national scene to pose some questions relating to the Gaspé, Northern New Brunswick area.

I wish to thank you for the correspondence that I have had with you in respect of the future of the Chaleur area. I know, having lived in that area, that I have been satisfied, as a taxpayer observing the operations there, that they have, indeed, over the years—that is the citizens who are employed as CN employees in that area—worked very efficiently and, I think it is more than safe to say, have executed a good job for the railroad. I think that that has to be kept in mind as well as efficiency and profit-making—we have to keep in mind the dedication and loyalty of employees.

• 2155

As I say, I do not think I have to attempt to make a case: I think the case has already been made by those employees; and I was encouraged to receive your communication assuring me that there is nothing in the plans to disrupt the present Chaleur structure that—there was a freeze on anything that might have been contained in any recommendations that would see anything other than what might happen with VIA.

I am a bit concerned about some of the services there involving the derailment crane services, the big hook and the crane and other facilities, out of the Campbellton-Chaleur area as well as the dispatcher service. I am constantly besieged by communication personally and through correspondence with unions with regard to your position on that and I would appreciate it very much if you could give me some assurances that you are going to maintain the status quo in so far as the operations of the Chaleur area are concerned for at least the foreseeable future, until it would be indicated financially that it is justifiable to consider taking any decisions that would drastically change the employment picture in that area now.

[Traduction]

actuelle, vous êtes sujet à des contraintes ou à des limites quant à votre fonctionnement ou pensez-vous à des moyens ou à des recommandations que vous seriez disposés à exposer et qui pourraient vous rendre plus responsables au Parlement?

M. Bandeen: Voilà une question à laquelle il est très difficile de répondre. À mon avis, il est essentiel que nous ayons un conseil d'administration fort et je crois que nous avons pour l'instant un conseil assez satisfaisant. Selon moi, il est primordial que nous ayons un conseil d'administration fort, responsable d'assurer que la société fonctionne de façon commerciale, et que les gestionnaires respectent les plans et les normes d'efficacité dont j'ai parlé. Si je me souviens bien, la Loi stipule que le conseil d'administration doit faire rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, au moins une fois l'an. Je crois que cela se fait maintenant et que cette pratique devrait être maintenue. Je ne connais pas assez bien les rouages du Parlement pour pouvoir proposer des façons d'améliorer ce processus.

M. Harquail: Si vous le permettez, monsieur le président, je vais suivre une tendance établie un peu plus tôt par d'autres membres et je vais quitter la scène nationale afin de poser quelques questions à propos de la région de Gaspé et du Nord du Nouveau-Brunswick.

Je désire vous remercier pour la correspondance que nous avons échangée en ce qui a trait à l'avenir de la baie des Chaleurs. Je sais parce que j'ai vécu dans cette région, et que comme contribuable qui a pu observer le fonctionnement je sais fort bien qu'ils ont en effet depuis des années... et c'est-à-dire les citoyens qui sont des employés du CN dans la région... travaillé de façon très efficace. Je crois qu'on peut dire qu'ils ont bien travaillé pour le chemin de fer. Il ne faut pas l'oublier lorsque l'on pense à l'efficacité et aux bénéfices... il faut se rappeler le dévouement et la loyauté des employés.

Je le répète, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire valoir ma cause: je crois que les employés ont déjà fait valoir leur cause; j'ai été très encouragé lorsque j'ai reçu votre note m'assurant que rien n'était prévu qui puisse déranger la structure actuelle à Chaleur... qu'on avait bloqué tout plan qui provenait des recommandations qui prévoyaient autre chose que ce qui pourrait se produire avec VIA.

Je suis un peu préoccupé par certains services rattachés aux services des grues de déraillements, le crochet lourd et la grue et les autres pièces d'équipement qui travaillent à partir de la région de Campbellton-Chaleur ainsi que le service d'envois. On s'adresse à moi continuellement, les syndicats m'écrivent pour savoir quelle est votre position à ce sujet et je vous en serais très reconnaissant si vous vouliez me donner des assurances que vous allez maintenir le statu quo du moins en ce qui concerne les services rattachés à la région de Chaleur, du moins dans un avenir prévisible jusqu'à ce que la situation financière justifie la prise de décisions qui modifieraient de façon dramatique la scène de l'emploi dans la région.

[Text]

Mr. Bandeen: I think there are two questions there and perhaps we can give you two answers to the two questions—and I would like Mr. Latimer also to comment.

I think we have assured you that there are not going to be any immediate changes in the regional boundaries which would affect the Chaleur area. This does not mean that there will not be a continuing improvement in the efficiency of the operation, though I agree with you on that, that we have to consider the human side of it—that is very important to us and is very important to our employees.

However, I think that you would agree that we have to continue to take advantage of new technology, new communications, new methods of marketing and operations, and I would anticipate that in that area, as in other parts of the country, there will be changes in employment. But whether there will be a reduction in the number of people employed depends upon the volume of traffic we have.

If traffic greatly increases, then there will not be; but if it does not, if it stays stagnant or reduces, then there will be a reduction of employees. So I cannot guarantee that there will not be changes in employees though I can guarantee that this will be looked at and very humanly. We will try to produce the best service for the area—and that is about all I can say at this time.

Mr. Harquail: Would you be prepared to say, though, in terms of expenditure versus efficiency, that if efficiency can be maintained and save the expenditure of what might be millions of dollars, that as good corporate management you would not then tamper with or change the situation that exists in that area now?

The information I have is that with the system that exists now, in terms of expediency and service to any given derailment, they would be much closer, rather than coming the 200 miles from Moncton, in that instance; and that insofar as servicing the Gaspé, in terms of the dispatchers, is concerned, it would be a more costly operation to move them elsewhere than to maintain the type of efficient operation that we have now.

Mr. Bandeen: As you are getting into detail—not unimportant: indeed it is an important detail—I would like to refer that to Mr. Latimer, Mr. Chairman, if that would be agreeable.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: Mr. Harquail, to speak very specifically to the matter of how we handle derailments: we are into our third year now of a system-wide program to gradually replace the majority of the big railway hooks with what we call “wreckdozers” and there are three basic reasons why we are following this through.

The first is that a wreckdozer has a five-man crew and a full wrecking train with a big hook has an eleven-man crew; the second thing is that we have shown everywhere we have applied it in the system that a wreckdozer crew can be ordered and can reach the site in something under half the response time of a big hook crew; and the third thing is that a

[Translation]

M. Bandeen: Il s'agit en fait de deux questions et peut-être pouvons-nous vous donner deux réponses... j'aimerais que M. Latimer vous réponde lui-même.

Je crois pouvoir vous assurer qu'il n'y aura aucun changement immédiat à l'intérieur de la région de Chaleur. Cela ne signifie pas que nous n'allons pas tenter d'améliorer continuellement l'efficacité des services bien que je convienne avec vous qu'il nous faut tenir compte de l'aspect humain... ce qui est très important pour nous et ce qui est très important pour nos employés.

Toutefois, je crois que vous conviendrez qu'il nous faut continuer à tirer parti de la nouvelle technologie, des nouvelles communications, des nouvelles méthodes de mise en marché et de fonctionnement et j'imagine que dans cette région comme ailleurs au pays, il y aura des modifications dans les emplois disponibles. Pour ce qui est d'une réduction du personnel, cela dépend du volume de trafic que nous avons.

Si le trafic augmentait de beaucoup, alors il n'y aurait aucune réduction; si ce n'est pas le cas, s'il reste à son niveau actuel ou diminue, alors on devra réduire le nombre d'employés. Je ne puis donc rien vous garantir pour ce qui est des employés bien que je puisse vous assurer que nous étudierons la question en tenant compte de l'aspect humain. Nous allons tenter de donner le meilleur service à la région... et c'est à peu près tout ce que je peux vous dire pour l'instant.

M. Harquail: Seriez-vous prêt à dire cependant qu'au chapitre des dépenses comparées à l'efficacité, que si l'efficacité peut être assurée et si vous pouvez sauver des millions de dollars en dépenses, qu'alors en bon gestionnaire de corporation vous ne toucherez pas la situation, vous ne changerez pas la situation qui règne dans la région à l'heure actuelle?

On me dit que le régime qui existe actuellement, du point de vue de l'efficacité et du service dans le cas d'un déraillement, l'équipe est beaucoup plus près qui si elle devait venir de Moncton, soit 200 milles; en ce qui concerne le service d'expédition à Gaspé, il en coûterait beaucoup plus cher pour déménager le personnel ailleurs que pour maintenir le service efficace que nous avons maintenant.

M. Bandeen: Comme vous entrez dans les détails... qui ne sont pas sans importance: en fait il s'agit d'un détail important... je vais demander, monsieur le président, à M. Latimer de répondre.

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Monsieur Harquail, pour expliquer exactement comment nous faisons face aux déraillements: nous en sommes à notre troisième année maintenant d'un programme portant sur tout le réseau qui vise à remplacer graduellement la majorité des grues de relevage par ce que nous appelons des dégageuses et ce pour trois raisons fondamentales.

D'abord, la dégageuse a une équipe de cinq hommes alors qu'un train muni d'une grue de relevage a une équipe de 11 hommes; deuxièmement, nous avons constaté chaque fois que nous l'avons essayée n'importe où dans le réseau qu'une équipe de dégageuse peut être demandée et se rendre sur place deux fois plus vite qu'une équipe de grues de relevage; et enfin, la

[Texte]

wreckdozer has a capability of lifting and carrying off track, when it gets there, which is generally a good deal easier on the derailed equipment than the rolling and pulling operation that a big hook has to use from one end of the job. So we will still need a very limited number of big hooks on the system for the really nasty ones that require very heavy lifting capacity. But the majority of our derailments are not the really big ones, they are modest derailments, and there is not any doubt in our minds that the wreckdozer approach with the small crew and the fast response time is a considerably better way of handling it. Right here I do not have the exact timing, but I do know we have five more wreckdozers on order for installation this year.

• 2200

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Have I the chance to come back?

The Chairman: We usually call it at 10 o'clock but Mr. Mazankowski has asked for a very brief question before we adjourn until tomorrow. They will be with us tomorrow afternoon and tomorrow evening so you will have plenty of time to continue your questioning, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I just have one question and perhaps I might ask for some information that might be provided to the Committee meeting for tomorrow. I am not sure if Mr. Bandeen had a suggestion to offer in terms of making management more accountable, or what appropriate action or consequence might be in store and how we might be able to write that into the bill. He seemed to be saying something and I was just wondering if he might be able to give us the benefits of what he had on his mind at that time. I think it would be most helpful to us in expediting the passage of this bill if he was to come forth with a positive suggestion. If he has such a suggestion, I would certainly appreciate hearing it.

Mr. Bandeen: I have no specific suggestion on this. We have looked at the bill from the viewpoint of how you build in a greater degree of responsibility on the part of management because, frankly, it is also management's desire to do that. It makes the job of managing any operation more interesting and more effective if you have built-in measures of both reward and punishment, if you wish. But I do not know how you build it into this bill. I think it depends on an effective board of directors and an effective method of reporting the results of the corporation to the Minister, through him to Parliament.

Mr. Mazankowski: You did say at one time that you first priority was being accountable to the marketplace, I am just wondering how you would weigh that statement with the responsibility of being accountable to Parliament. How would you balance the two as chief executive officer? What would you consider to be the most important?

Mr. Bandeen: I think they are accountable in a different sense of the word. When I say that you respond to the market, what I mean is that you have to be able to prove to the financiers that you are worthy of having loans; you have to be able to take advantage of the market opportunities that are

[Traduction]

dégageuse peut soulever et enlever les voies, ce qui en général est beaucoup plus facile dans le cas de pièces déraillées que de les soulever et de les tirer comme doit le faire la grue de relevage d'un bout à l'autre de l'opération. Nous aurons donc toujours besoin d'un nombre limité de grues pour enlever les débris des gros accidents. Mais comme la plupart des déraillements ne sont pas très graves, nous croyons qu'il vaut mieux employer une petite équipe travaillant avec des bulldozers spéciaux. Je sais que nous avons commandé cinq de ces bulldozers spéciaux, qui doivent être installés avant la fin de l'année.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

M. Harquail: Puis-je poser des questions au deuxième tour?

Le président: Nous avons l'habitude de lever la séance à 22 heures, mais M. Mazankowski veut poser une brève question avant l'ajournement. Les représentants du CN seront présents demain après-midi et demain soir, de sorte que vous pourrez poser vos questions.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'ai une question à poser et j'aimerais que certains renseignements soient déposés au comité demain. Je ne sais pas si M. Bandeen a proposé des moyens pour contraindre la direction à rendre des comptes, des mesures à prendre ou des façons de les inclure dans le bill. Puisqu'il semble avoir certaines idées là-dessus, j'aimerais qu'il en parle au comité. Je crois qu'une proposition de ce genre nous permettrait d'accélérer l'adoption du bill. S'il a des idées, je voudrais bien qu'il les expose.

M. Bandeen: Je n'ai pas de mesures à proposer. Nous avons examiné les dispositions du bill visant à garantir la responsabilité de la direction, ce que la direction elle-même cherche à faire. La gestion d'une entreprise est beaucoup plus intéressante et efficace si l'on prévoit des récompenses et des sanctions, si vous voulez, mais je ne saurais les incorporer au présent bill. Tout dépend, je crois, de l'efficacité du conseil d'administration et de la méthode par laquelle la société répond au Parlement par l'intermédiaire du ministre.

M. Mazankowski: Vous avez dit dans le passé que vous étiez responsable avant tout envers le marché. Je me demande comment vous réconciliez cela avec la responsabilité envers le Parlement. En tant que directeur général, comment réconciliez-vous les deux? Laquelle est la plus importante?

M. Bandeen: Il y a deux sortes de responsabilités. En disant que nous sommes responsables envers le marché, je veux simplement dire qu'il faut convaincre les banquiers de nous accorder des prêts; il faut être en mesure de profiter des occasions qu'offrent les marchés dans les différentes régions où

[Text]

offered in the various areas in which we operate. That is the responsibility to the market.

On the other side, Parliament is the representative or the owners, if you wish, of the corporation and there is a different responsibility to the owner.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Bandeen could provide me with some information for tomorrow. It arises out of his statement where he had indicated, and is correct in his indication, that the company has been able to achieve a profit in 1976 and in 1977 under the current financial structure. I am wondering if he might be able to provide the Committee with a five-year projection on the anticipated operations under the new capital structure and as compared to a five-year projection if the recapitalization was not going through—that is, without the \$808 million write-off. If he could give that to the Committee we might be able to study and analyse it.

Also, I wonder if he would be able to provide the Committee with a recap of the capital expenditures for the period 1952 to 1976 and the source of funding for the purchase of this equipment, a breakdown of, say, what portion came from depreciation and salvage, what portion from the purchase of preferred stock, and how much was borrowed so that one might be able to determine the percentage of the debt forgiveness in relation to the total purchase.

Mr. Bandeen: Surely. I think we can supply both of those definitely the latter one because it is historical and we can get it assembled.

The five-year forecast is extremely fraught with danger I am happy to let you know what our outlook or projection is but there is no way we want to be hung five years from now by somebody saying, Well, you predicted revenues of so much and it is different. We can let you know what our best estimate of the situation is but it is nothing more than that, of course.

Mr. Mazankowski: Oh, I assume that. I think we have to in order to assess fully the import of this particular piece of legislation. We certainly have to have some comparison as to what it would look like in the event the recapitalization did not take place because, as you have indicated, you have turned the picture around; you are in a profit position; you are ridding the corporation of rail-passenger service which has been a chronic loser. There is every possible indication now that the railways will be paid a compensatory rate for the movement of grain. There are many things in store which I would think will enhance the financial viability of CNR. What I am really concerned about now is that with the writing off the \$808 million you may be showing too big a profit and it might be to the detriment of your company. It may have a very direct impact upon the competitive environment. So I would certainly like to see what your profit projections are in terms of both systems. That would give us a better picture and a better opportunity to assess the importance of this legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. We will stand Clause 1.

Clause 1 stood.

[Translation]

nous faisons affaires. Voilà ce que je qualifie de responsabilité envers le marché.

Le Parlement, par contre, est le représentant ou le propriétaire, si vous voulez, de la société, envers qui nous sommes également responsables.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Bandeen pourrait-il déposer certains renseignements demain? Je parle de sa déclaration selon laquelle le CN aurait réalisé des profits en 1976 et 1977 en vertu des ententes financières existantes. Pourrait-il nous fournir des prévisions sur cinq ans avec et sans la recapitalisation, c'est-à-dire sans l'annulation de la dette de 808 millions de dollars? S'il pouvait nous fournir ces chiffres, le comité pourrait les étudier et en faire l'analyse.

Je voudrais aussi qu'il dépose une récapitulation des dépenses en capital pour la période allant de 1952 à 1976, indiquant la provenance des montants affectés à l'achat de cet équipement, quelle proportion est attribuable à la dépréciation ou au sauvetage, quel pourcentage provenait de l'achat d'actions privilégiées et quel pourcentage était emprunté, de sorte que nous puissions comparer la valeur de la dette annulée et la valeur globale des actions.

M. Bandeen: Certainement. Je crois qu'il sera possible de fournir les deux chiffres, surtout le dernier, qui se trouve dans nos archives.

Il est cependant risqué de faire des prévisions sur cinq ans. Je veux bien vous donner nos prévisions, mais nous ne voulons pas qu'on vienne nous accuser dans cinq ans d'avoir promis des revenus plus élevés. Nous pouvons toujours vous les fournir, mais elles restent des prévisions.

M. Mazankowski: C'est entendu, mais je crois que nous en avons besoin afin de déterminer l'incidence du projet de loi. Il faut voir ce qui se passerait si la recapitalisation n'était pas effectuée; comme vous l'avez signalé, vous avez renversé la tendance passée en réalisant des profits et vous êtes en train de supprimer le service-voyageurs qui vous a toujours fait perdre de l'argent. Il est fort probable que les sociétés de chemins de fer reçoivent un taux compensatoire pour le transport des grains. On prévoit beaucoup de mesures destinées à assurer la rentabilité du Canadien national. Je crains cependant que, avec l'annulation de la dette de 808 millions de dollars, vos profits ne soient trop élevés, et que cela ne vous nuise. Ce qui pourrait avoir un effet sur la concurrence. J'aimerais savoir quels seraient vos profits si la recapitalisation était effectuée et si elle ne l'était pas. Cela nous permettrait de mieux juger de l'importance du projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Nous réservons l'article 1^{er}.

L'article 1^{er} est réservé.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Dr. Bandeen and your officials, and we will see you tomorrow at 3.30 p.m.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

Le président: Je remercie M. Bandeen et les représentants du Canada. Nous nous réunissons de nouveau demain à 15 h 30.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President;
Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive
Officer (CN Rail).

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président et chef exécutif;
M. J. H. Spicer, vice-président affaires générales;
M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général. (CN
Rail).

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Tuesday, April 4, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le mardi 4 avril 1978

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian
National Railways Capital Revision Act and the
Railway Act and to amend and repeal certain
other statutes in consequence thereof

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du
capital des chemins de fer nationaux du Canada et
la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou
abrogeant en conséquence certaines autres lois

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Baker
(*Gander-Twilligate*)
Benjamin
Bussières
Cadieu

Condon
Dionne (*Kamouraska*)
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Gendron

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Harquail
Lapointe
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Masniuk

Mazankowski
McCain
McKenzie
Murta
Roy (*Laval*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, April 4, 1978:

Mr. Stevens replaced Mr. Forrestall;
Mr. Masniuk replaced Mr. Crosbie;
Mr. Murta replaced Mr. Ritchie.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 4 avril 1978:

M. Stevens remplace M. Forrestall;
M. Masniuk remplace M. Crosbie;
M. Murta remplace M. Ritchie.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 4, 1978
(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  ard-C  te Saint-Paul*), Collenette, Condon, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie and Ritchie.

Other Members present: Messrs. Andre and Stevens.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer and Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1

The witnesses answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(20)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:05 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  ard-C  te Saint-Paul*), Collenette, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie and Murta.

Other Members present: Messrs. Ritchie, Stevens and Trudel.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer; Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President and Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That documents entitled "Proposed Questions for Dr. Robert A. Bandeen" and "Answers to Pension Questions" submitted by Mr. D. McKenzie, M.P. and Mr. Bandeen respectively be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-4"*)

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 AVRIL 1978
(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Bussières, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  ard-C  te Saint-Paul*), Collenette, Condon, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie et Ritchie.

Autres députés présents: MM. Andre et Stevens.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, président-directeur général, et M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général (CN Rail).

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR
(20)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 05 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-  ard-C  te Saint-Paul*), Collenette, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie et Murta.

Autres députés présents: MM. Ritchie, Stevens et Trudel.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, président-directeur général; M. J. H. Spicer, vice-président, affaires générales, et M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général (CN Rail).

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 1.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que les documents intitulés «Questions à poser à M. Robert A. Bandeen» et «Réponses aux questions relatives au régime de pensions», présentés respectivement par M. D. McKenzie, député, et M. Bandeen, soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TC-4"*).

At 9:55 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of
the Chair.

A 21 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle
convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 4, 1978

• 1535

[Texte]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof. We will continue consideration under Clause 1.

And we have with us this afternoon the President of Canadian National Railways, Mr. R. A. Bandeen. And with Mr. Bandeen, we have Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President; Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail); Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization.

At our last meeting, there were some questions that were asked of the President and he was to answer them today, one of which is considerably long. And if it is agreeable, I believe it is a question that was asked by Mr. Mazankowski for Mr. McKenzie. Mr. Bandeen has the answers to those questions. It is about three or four or five pages long. We would provide the information to Mr. McKenzie, if that is agreeable, and circulate it to the members. Then, if there were any further questions, we are also sitting this evening. I would allow a couple of brief questions on the answers in regard to Mr. McKenzie.

The other questions that Mr. Bandeen has are in regards to other members that are not present at the moment. Maybe we would wait until they are present so that he could explain the answers to them. Mr. Harquail, I believe, asked a question and we do have the answer so we could maybe start with the answer. Then I will proceed to the questions and answers and we will start off with Mr. McKenzie.

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): I think Mr. Latimer will answer it, it was a question about the wrecking crane, if that is agreeable.

The Chairman: Yes, Mr. Latimer.

Mr. R. R. Latimer (Vice-President and Senior Executive Officer, (CN Rail)): Yes, Mr. Harquail. I gave you a general description of the kind of analysis we went through on equipping our wrecking crews across the system. I have talked this morning to Moncton and what is happening at Campbellton is that we are conducting a test which will last the better part, if not all, of this year at Moncton between combinations of the 100-ton crane and/or a 70-ton mobile crane and/or a wreck-dozer crew or, possibly, a combination. And we do not expect to finish the testing and reach any kind of conclusion before the end of the year or early next year.

The Chairman: Thank you, Mr. Latimer. I believe you have also a response to Mr. Mazankowski's questions.

Mr. Bandeen: Yes, we do. Mr. Mazankowski asked several questions. One of the questions was the amount of capital projects which have been undertaken from 1952 to 1976. The CN spent a total of \$4.720 billion in the years 1952 to 1976.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 4 avril 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum exigé pour entendre des témoignages. Nous reprenons l'examen du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois. Nous reprenons l'étude de l'article 1.

Notre témoin, cet après-midi, est le président des Chemins de fer Nationaux du Canada, M. R. A. Bandeen. Sont également présents ses collègues, MM. J. H. Spicer, vice-président, Affaires générales; R. R. Latimer, vice-président et directeur général (CN Rail), K. E. Hunt, vice-président, relations industrielles et organisation.

A notre dernière réunion, on a posé des questions au président qui a promis d'y répondre aujourd'hui; l'une des réponses est assez longue. Avec votre consentement, M. Bandeen répondra à ces questions, notamment à celle qu'a posée M. Mazankowski au nom de M. McKenzie. La réponse à cette dernière question est de trois, quatre ou cinq pages. Nous en donnerons donc copie à M. McKenzie, qui, à son tour la distribuera aux autres membres. N'oubliez pas que nous nous réunissons ce soir également. Je permettrai cependant de poser quelques brèves questions qui découleraient des réponses données à M. MacKenzie.

M. Bandeen fournit des réponses à des questions posées par des membres qui ne sont pas ici en ce moment. Nous attendrons donc leur arrivée avant de les aborder. D'autre part, M. Harquail a posé une question et nous en avons la réponse maintenant. Commençons donc par là. Ensuite, la parole sera à M. McKenzie.

M. R. A. Bandeen (président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): C'est M. Latimer qui répondra à cette question concernant la grue de secours.

Le président: Monsieur Latimer.

M. R. R. Latimer (vice-président et directeur général (CN Rail)): Je vous ai donné une description générale des réflexions que nous nous sommes faites avant de munir nos équipes de secours. J'ai téléphoné à Moncton ce matin: pour Campbellton, nous effectuons un essai à Moncton et nous combinerons une grue de 100 tonnes et pour une grue mobile de 70 tonnes ou encore une équipe de secours et cela durera toute l'année ou presque. Nous ne nous attendons pas à obtenir des résultats probants avant la fin de l'année ou le début de l'année prochaine.

Le président: Merci, monsieur Latimer. Je pense que vous voulez répondre à la question de M. Mazankowski également.

M. Bandeen: C'est cela. M. Mazankowski a posé plusieurs questions. Il a demandé notamment quels grands projets d'investissement nous avons entrepris entre 1952 et 1976. Le CN a dépensé au total 4,720 millions de dollars entre 1952 et 1976.

[Text]

The sources of capital: depreciation and salvage, et cetera, were \$2.740 billion; preferred stocks were \$770 million; debt—this is new debt incurred in the market and from the government—was \$1.160 billion. And we had another of \$50 million, for a total of \$4.720 billion.

Mr. Mazankowski: What was the \$50 million? I would gather . . .

Mr. Bandeen: I will have to check on that one, for a moment. There were miscellaneous sources, mainly, I presume, through the sale of real estate and assets and this type of thing.

Mr. Mazankowski: So, \$1.1 billion was debt.

Mr. Bandeen: Yes, \$1.160 billion.

• 1540

Mr. Mazankowski: If we were take the . . .

The Chairman: I am sorry, I will not . . .

Mr. Mazankowski: Well, just for clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: Information is not good for me unless I understand it.

The Chairman: But I would not want to get into a discussion unless we follow the list. If it is a short, brief question on that response, fine.

Mr. Mazankowski: Thank you, sir. Then I assume, Mr. Chairman, we could conclude that the \$808 million, which is now being written off, could in effect be a reduction of that \$1.160 billion debt. So really, when you consider the \$4.7 billion that was spent on capital assets, of which \$1.1 was funded through debt, you are now writing off \$808 million of that, in effect.

Mr. Bandeen: It is not quite that simple, and I am not being difficult. What we are writing off is debt that has been refinanced over the years. I do not think there is a direct relationship in those two.

Mr. Mazankowski: I will get back to that.

The Chairman: Thank you, Mr. Bandeen. Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski: Oh, Mr. Chairman, there was some other information.

The Chairman: Oh, I am sorry.

Mr. Bandeen: There were some other questions that Mr. Mazankowski had asked. He asked for a five-year projection of the profit under recap and without recap.

Mr. Mazankowski: Basically, Mr. Chairman, I was asking for a pro forma financial statement on a five-year basis. It was something similar to what we asked of the officials of Air Canada when they came before the Committee on a bill which was not unlike this one, and it was most helpful in terms of our assessing the impact of a piece of legislation such as this.

[Translation]

Nous avons obtenu les fonds des sources suivantes: dépréciation et récupération, 2,740 millions de dollars; actions privilégiées, 770 millions de dollars; la dette, la nouvelle dette sur le marché et au gouvernement, était de 1,160 millions de dollars. Nous avons obtenu également 50 autres millions de dollars et le total est de 4,720 millions de dollars.

M. Mazankowski: D'où provenaient les 50 millions de dollars?

M. Bandeen: Il me faudra vérifier. Ils provenaient de sources diverses mais je suppose, principalement, de la vente d'immeubles ou d'éléments d'actif du même genre.

M. Mazankowski: La dette était donc de 1,100 millions de dollars . . .

M. Bandeen: C'est cela, 1,160 millions de dollars.

M. Mazankowski: Si l'on prenait . . .

Le président: Excusez-moi, je n'accepterai . . .

M. Mazankowski: Je voudrais des explications, monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Mazankowski: Tout renseignement ne m'est utile que dans la mesure où je le comprends.

Le président: Mais je ne veux pas que vous entamiez ici une longue discussion sauf si c'est votre tour, d'après la liste. Si vous avez une brève question sur la réponse qu'on vient de vous fournir, c'est très bien.

M. Mazankowski: Merci monsieur. Nous pouvons donc conclure que les 808 millions de dollars qui sont radiés pourraient en effet réduire cette dette de 1.16 milliard de dollars. Ainsi, lorsque l'on parle de 4.7 milliards de dollars en dépenses d'investissement, seul 1.1 milliard de ce montant a été consolidé à même la dette, et voilà que l'on radie 808 millions de cette somme.

M. Bandeen: Ce n'est pas aussi simple que cela. Je n'essaie pas d'être compliqué mais nous radions ici une partie de la dette qui a été consolidée au cours des années. Il n'y a donc pas de rapport direct entre les deux.

M. Mazankowski: J'y reviendrai.

Le président: Merci, monsieur Bandeen. Monsieur McKenzie.

M. Mazankowski: Mais monsieur le président, j'ai demandé d'autres renseignements.

Le président: Excusez-moi.

M. Bandeen: M. Mazankowski a posé d'autres questions. Il a demandé quels seront les profits au cours des cinq prochaines années, avec révision du capital et sans révision du capital.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aurais voulu obtenir un état financier en bonne et due forme pour une période de 5 ans. J'aurais voulu obtenir ce que nous avons demandé aux administrateurs d'Air Canada de nous donner lorsqu'ils ont comparu devant le Comité au sujet d'un projet de loi semblable à celui-ci. Les renseignements fournis alors par Air Canada nous ont été très utiles pour évaluer l'incidence d'un projet de loi qui ressemblait à celui-ci.

[Texte]

Mr. Bandeen: I am sorry, I thought the question had been for the profits for the period of time.

Mr. Mazankowski: Well, that is a starter.

Mr. Bandeen: Before we recap, as you know, in 1977 we had \$28 million profit and it goes up to \$141.3 million in 1982. This is without recap.

Mr. Mazankowski: Without recap. Can you give me the early...?

Mr. Bandeen: For 1978 we are estimating a break-even position.

Mr. Mazankowski: All right, for 1977 you had \$28 million.

Mr. Bandeen: Yes. 1978 is break even and 1979 is \$62.6 million.

Mr. Mazankowski: This is without recap.

Mr. Bandeen: That is without recap.

Mr. Mazankowski: 1979, okay.

Mr. Bandeen: 1980, \$117.6 million; 1981, \$131.1 million; and 1982 is \$141.3 million.

Mr. Mazankowski: That is without recap.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Mazankowski: I also wanted after recap.

Mr. Bandeen: After recap. I will start with 1978 because 1977 is the same; 1978 would be \$68.3 million; 1979 is \$136.7 million; 1980 is \$192.6 million; 1981 is \$215.5 million; and 1982 is \$267.8 million. Perhaps also of interest would be the debt-equity ratio...

Mr. Mazankowski: Yes, it would be.

Mr. Bandeen: ... that would result from this level. Before recap, with debt equity we start off in 1978 with \$61.5 million; 1979, \$60.4 million; 1980, \$58.6 million; 1981, \$56.9 million; and 1982, \$55.1 million. After recap 1978 becomes \$41.9 million; 1979 becomes \$42.5 million; 1980 becomes \$42.7 million; 1981, \$42.8 million; 1982, \$42.1 million.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Bandeen: In answer to a question from Mr. Mazankowski yesterday, I believe it was Mr. Mazankowski who asked for our total capital projection of expenditures from 1978 to 1982...

Mr. Mazankowski: That is right.

• 1545

Mr. Bandeen: ... we gave you a figure of \$3.1 billion. Unfortunately, we added in 1977, and the correct figure for those five years from 1978 to 1982 should be \$2.7 billion.

[Traduction]

M. Bandeen: Excusez-moi, je pensais que vous vouliez obtenir le montant des profits prévus au cours de cette période.

M. Mazankowski: Commençons donc par là.

M. Bandeen: Avant la révision du capital, vous le savez, nous avons réalisé 28 millions de dollars de profit en 1977 et nous prévoyons que, dans les mêmes conditions, nos profits seraient de 141.3 millions de dollars en 1982. Ces chiffres ont été calculés avant la révision du capital.

M. Mazankowski: Je vois. Pouvez-vous me donner...

M. Bandeen: En 1978, dans les mêmes conditions, nous prévoyons atteindre le seuil de rentabilité.

M. Mazankowski: Alors, en 1977, vous avez réalisé 28 millions de dollars de bénéfices, n'est-ce pas?

M. Bandeen: C'est cela. Et en 1978, nous atteindrons le seuil de rentabilité. En 1979, nous réaliserons 62.6 millions de dollars.

M. Mazankowski: Cela, sans révision du capital, n'est-ce pas?

M. Bandeen: C'est cela.

M. Mazankowski: J'ai les chiffres pour 1979.

M. Bandeen: En 1980, nous réaliserons 117.6 millions de dollars de profits; en 1981, 131.1 millions de dollars et en 1982, 141.3 millions de dollars.

M. Mazankowski: Toujours dans les mêmes conditions.

M. Bandeen: Oui.

M. Mazankowski: Et après la révision du capital?

M. Bandeen: Nos profits ne changent pas pour 1977 et en 1978, ils seront de 68.3 millions de dollars; en 1979, de 136.7 millions de dollars; en 1980, de 192.6 millions de dollars; en 1981, de 215.5 millions de dollars et en 1982, de 267.8 millions de dollars. Je puis peut-être vous donner également le taux d'endettement...

M. Mazankowski: Mais, faites.

M. Bandeen: ... par suite de la réalisation de ces profits. Avant la révision du capital, en 1978, il serait de 61.5 millions de dollars; en 1979, de 60.4 millions de dollars; en 1980, de 58.6 millions de dollars; en 1981, de 56.9 millions de dollars et en 1982, de 55.1 millions de dollars. Après la révision du capital, il deviendrait, en 1978, 41.9 millions de dollars; en 1979, 42.5 millions de dollars; en 1980, 42.7 millions de dollars; en 1981, 42.8 millions de dollars et en 1982, 42.1 millions de dollars.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Bandeen: M. Mazankowski nous a également demandé hier quelles dépenses d'investissement nous prévoyons entre 1978 et 1982...

M. Mazankowski: En effet, je vous ai posé cette question.

M. Bandeen: Nous vous avons donné un total de \$3.1 milliards de dollars. Malheureusement, nous avons additionné

[Text]

Mr. Mazankowski: \$2.7 billion.

The Chairman: Thank you, Mr. Bandeen.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, as you are aware, I have been involved in this CNR pension problem for some time. I presented you with those questions and I would like to look over the answers, and perhaps we will have some questions and answers this evening.

This is a problem that has been with us for quite a number of years and we certainly do not seem to be reaching any satisfactory conclusion as far as the Canadian Railways Employees' Pension Association is concerned. Their objections to the way you are handling the pension fund have not been in the form of just general statements. They have prepared excellent documents and they have actuaries working on this problem and have obtained legal advice, so they are certainly presenting a very strong case.

As I understand it, when this pension fund was started some 43 years ago the pensioners naturally were to pay their fair contribution and the railroad was to pay its fair contribution. But the CNR seems to have been falling way behind over the last 43 years. As I understand it you now owe the fund over \$1 billion.

I believe you have a copy of the latest statement from Mr. Earl White, the President, which I will read into the record in a moment, but I just want to ask you about this 1973 financial statement. You have a note on pension funds and you say:

As at December 31, 1973 based on the latest actuarial reviews the unfunded liability aggregating \$702 million plus are being liquidated by annual payments through September 30, 2027.

Do you feel you are still going to meet that target date in 2027 to catch up?

Mr. Bandeen: We have to. As a matter of fact, I think we probably will have it financed in advance of that. This falls under the Pension Benefits Standards Act, and all of our repayments have to be approved by the Superintendent of Insurance in Ottawa. We are like most large major corporations; we are on a course of funding the unfunded liability to our pension fund. There is no problem with it. As you know, there was a very exhaustive hearing—I gave you this in the answer—carried out by Noel Hall. Everyone who wished to appeared before it. Some people appeared before it many times. He took into consideration all their positions and I think came up with a very good assessment of the situation, a good assessment of the pensions of CN and CP and the other railways. I can only recommend that you read the report because he answers almost all the questions you are bringing up.

[Translation]

ici le chiffre correspondant à 1977 et, pour être exact, entre 1978 et 1982, le total serait de \$2.7 milliards.

M. Mazankowski: \$2.7 milliards de dollars.

Le président: Merci, monsieur Bandeen.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Vous n'ignorez pas, monsieur Bandeen, que le problème du fonds de pension du CN nous préoccupe depuis un certain temps. Je vous ai posé des questions et j'aimerais examiner les réponses que vous me donnez. Nous pourrions peut-être reprendre ce sujet ce soir.

Il y a plusieurs années que ce problème nous préoccupe sans que nous semblions voir s'amorcer une solution qui satisferait l'Association du fonds de pension des employés des chemins de fer nationaux du Canada. L'Association a fait plus que des déclarations d'ordre général sur votre façon d'administrer le fonds de pension; elle a préparé des documents excellents, avec l'aide d'actuaire et des juristes qui se sont penchés sur la question. Elle fait donc beaucoup de récriminations.

Je crois savoir que lorsque le fonds de pension a été instauré il y a environ 43 ans, les employés devaient verser leurs cotisations et la société devait faire de même. Les chemins de fer nationaux ont cependant perdu du terrain au cours de ces 43 années. La société doit actuellement plus d'un milliard de dollars au fonds de pension.

Je pense que vous avez un exemplaire de la dernière déclaration de M. Earl White, le président de l'association et j'en lirai des extraits dans un instant. Je voudrais vous poser des questions sur l'état financier de 1973. On y trouve une note sur le fonds de pension et je cite:

Au 31 décembre 1973, par suite des dernières révisions d'actuaire, le déficit actuariel s'élevait à plus de \$702 millions de dollars, somme que l'on consolide au moyen de versements annuels échelonnés jusqu'au 30 septembre 2027.

Croyez-vous pouvoir effectuer tous les paiements avant l'échéance de 2027?

M. Bandeen: Nous y sommes bien forcés. En fait, je pense que nous aurons terminé avant cette date. En vertu des dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pensions, tous nos versements doivent être approuvés par le Surintendant des assurances à Ottawa. C'est la règle pour la plupart des grandes sociétés. Nous sommes donc en train de consolider le déficit actuariel de notre fonds de pension. Il n'y a pas de problème. Vous n'ignorez pas qu'il s'est tenu une audience fort longue, et je vous le signale dans ma réponse, présidée par Noel Hall. Quiconque voulait se faire entendre a pu comparaître. Certains ont comparu à plusieurs reprises. M. Hall a tenu compte de tous les points de vue exprimés et il a pu présenter une très bonne évaluation de la situation, de ce qu'il en était des régimes de retraite du CN et du CP et des autres sociétés de chemins de fer. Je vous exhorte à lire le rapport de M. Hall parce qu'il répond à presque toutes les questions que vous m'avez posées.

[Texte]

Mr. McKenzie: The pensioners have gone far beyond what he has recommended, and I do not think you have implemented all his recommendations.

In this latest statement . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, if I might just interrupt you for a second, I believe Mr. Mazankowski read that into the record last night on your behalf.

Mr. McKenzie: March 28, 1978?

Mr. Mazankowski: Not that one, Mr. Chairman. I read another one in and then I gave Mr. Bandeen the questions that I thought Mr. McKenzie would be asking.

The Chairman: That was not the same one?

Mr. Mazankowski: It is not the same one, no.

The Chairman: Okay, I am sorry.

Mr. McKenzie: It might be similar in nature. This is so involved. The employees association certainly is not satisfied that you have implemented the recommendations in the Hall Report.

I want to present a motion at the end of my ten minutes, Mr. Chairman, that we call Mr. J. Earl White, the National President of the Canadian Railways Employees' Pension Association as a witness so we can ask him some questions. He can make a statement and he can answer Dr. Bandeen's statement about the Hall Report better than anyone. I would like you to consider that and give me an answer.

• 1550

Perhaps we could have Mr. White as a witness to-night so we could ask him some questions and he could make a statement in regard to the actuarial studies they have been doing in regard to charges that the fund has been mishandled over the years. But in this latest document, Mr. White points out:

For the year 1976 the president of the company has reported that CNR made a profit of \$10 million. The suggestion has been made that consideration should be given to changing the Corporation from a Crown company to a public company so that shares in CNR could be sold to the public.

If now you will examine Note 8 appended to the CNR Annual Report for 1976 you will find that the increase in the 'unfunded liability' . . .

That is a wierd terminology, as far as I am concerned—"unfunded liability"—and that statement has been challenged by actuaries. You should not be using a statement like that.

. . . Recorded during the year 1976 is \$264.042 million.

Now, in Mr. White's opinion, and his organization's.

"It is misleading to Parliament and to the public to claim a profit of \$10 million, when the 'unfunded liability' during the same year, which was not included in the Statement of Assets and Liabilities, increased by more than 26 times \$10 million."

Now,

[Traduction]

M. McKenzie: Les retraités sont allés bien au-delà de ce qu'il a recommandé et je ne pense pas que vous ayez même mis en application toutes ses recommandations.

Dans sa dernière déclaration . . .

Le président: Monsieur McKenzie, je vous interromps un instant. Je pense que M. Mazankowski a lu les remarques que vous faites actuellement hier soir.

M. McKenzie: Le 28 mars 1978?

M. Mazankowski: Je n'ai pas lu ces remarques là. J'ai lu autre chose et j'ai posé à M. Bandeen les questions que, selon moi, M. McKenzie aurait posées.

Le président: Il ne s'agit pas de la même chose?

M. Mazankowski: Non.

Le président: Excusez-moi.

M. McKenzie: Les deux sujets sont reliés. C'est très compliqué. Les associations d'employés ne sont pas satisfaites de la mise en application des recommandations du rapport Hall.

Quand j'aurai terminé, j'ai l'intention de présenter une motion pour que M. J. Earl White, le président national de l'Association du fonds de pension des employés des chemins de fer nationaux soit invité à témoigner pour que nous puissions lui poser des questions. Il pourrait faire une déclaration et répondre à la déclaration de M. Bandeen au sujet du rapport Hall. J'aimerais, monsieur le président, que vous réfléchissiez à cela et que vous me donniez une réponse.

Peut-être pourrions-nous inviter M. White à venir témoigner ce soir pour que nous puissions lui poser des questions et qu'il puisse faire une déclaration au sujet des études que les actuaires ont faites sur cette question de mauvaise administration du fonds au cours des années. Dans le document de M. White, on peut lire:

En 1976, le président de la société a déclaré que les Chemins de fer nationaux du Canada avaient réalisé des profits de 10 millions de dollars. On a proposé d'envisager de transformer la société de la Couronne en une société par actions, dont les actions seraient détenues par le public.

Si vous vous reportez à la note 8, en annexe au rapport annuel de 1976 du CN, vous remarquerez une augmentation du «déficit actuariel» . . .

Je trouve ce terme bizarre: «déficit actuariel». Cette déclaration de la part du CN a été contestée par des actuaires. Vous ne devriez pas faire de pareilles déclarations.

. . . enregistré durant 1976 était de 264,042 millions de dollars.

De l'avis de M. White, et de son association:

. . . C'est induire le Parlement et le public en erreur que de déclarer 10 millions de dollars de profit lorsque le «déficit actuariel» au cours de la même année dont le montant ne figure pas au bilan, a augmenté de plus de 26 fois dix millions de dollars.

Je poursuis:

[Text]

for year 1977 newspaper accounts indicate that CNR made a profit of \$28 million. To our knowledge, no mention has been made of any increase in the 'unfunded liability' for 1977. You should be able to determine the extent of the increase or decrease.

That is quite a profound statement challenging your statements that you are making a profit when you owe the pension fund something like a billion dollars.

Mr. Bandeen: Well, it is a bit like adding apples and oranges. I am not an accountant and I do not intend to get into the accounting side of it. But we are accounting in the normal procedure approved by outside auditors and approved by the Superintendent of Insurance. We have nothing to hide in the pension fund or in our accounts. I do not really understand comparing the two. The unfunded liability of the pension fund is an obligation to the company to repay over a set period of time which is determined by the Superintendent of Insurance. We are following his instructions. We are paying it off over the period of time. It has nothing to do with the current operations of the company.

Mr. McKenzie: Well, you are falling far behind and as you fall far behind . . . The whole idea is to give them a half-decent pension. And this is their complaint, they are not receiving a half-decent pension. And if you had been making all the proper payments over the last 43 years . . .

Mr. Bandeen: No, I cannot take that. We have been making all the proper payments. There has been no question whatsoever. If you are going to use the word "proper" . . . We have been making all the proper payments and we can get you stacks of actuaries and accountants to prove that.

Mr. McKenzie: Yes, all right, these are statements made by a recognized association, Canadian Railways Employees' Pension Association. I hope the Chairman will consider having Mr. White appear to-night after we have studied Dr. Bandeen's answers, because they have been working with actuaries too, and their actuaries are backing up the statements that they are making in there. These are signed documents and I think we have you here as a witness and we should also have Mr. White as a witness to have a proper hearing into these statements and into the whole operation of the fund.

You mentioned some pension inquiry board were telling you that you were going to have to pay off this \$1 billion before 2027 or increase your working assets.

Mr. Bandeen: No, I am saying that in talking with the Superintendent of Insurance, who is the man who makes the determination on behalf of the government of the rate at which any pension fund is funded and any unfunded liability is paid off . . . We think probably we will have paid into the fund at an earlier date, slightly ahead of 2027, perhaps as much as 20 years. But talking in those dates ahead, it is difficult to be precise.

[Translation]

Pour l'année 1977, on peut lire que dans les journaux que le CN a réalisé 28 millions de dollars de profit à notre connaissance, il n'y aurait pas eu d'augmentation du «déficit actuariel» pour 1977. On serait en droit de connaître quelle est l'éventuelle augmentation ou l'éventuel fléchissement.

Voilà donc une déclaration qui conteste les vôtres, lorsque vous dites que vous réalisez des bénéfices même si vous devez aux fonds de pension environ 1 million de dollars.

M. Bandeen: Mais vous additionnez ici des pommes et des oranges. Je ne suis pas comptable et je n'ai pas l'intention d'entrer dans des discussions de comptabilité. Nos procédures comptables sont approuvées par des vérificateurs de l'extérieur et par le surintendant des assurances. Nous n'avons rien à cacher en ce qui a trait au fonds de pension ou à nos comptes. Je ne comprends pas pourquoi vous comparez les deux. Le déficit actuariel du fonds de pension oblige la compagnie à faire des versements au cours d'une période déterminée par le surintendant des assurances. Nous suivons les instructions qu'il nous donne. Cela n'a rien à voir avec l'exploitation de la société.

M. McKenzie: Mais vous perdez de plus en plus de terrain—il faut donner aux employés une pension raisonnable. Les employés se plaignent qu'ils ne reçoivent pas cette pension. Si vous aviez fait les versements voulus au cours des dernières 43 années . . .

M. Bandeen: Là je m'inscris en faux! Nous avons fait les versements voulus. Cela ne fait aucun doute. Si vous utilisez l'expression «voulus» . . . nous avons fait tous les versements voulus et je peux vous présenter quantités d'actuares et de comptables qui vous le démontreront.

M. McKenzie: Bon. Il n'en demeure pas moins que c'est là une déclaration faite par des associations reconnues, l'Association du fonds de pension des employés des chemins de fer nationaux. J'espère que le président invitera M. White à venir témoigner ce soir, une fois que nous aurons étudié les réponses de M. Bandeen car les membres de l'Association ont travaillé avec des actuares et leurs actuares peuvent défendre les déclarations que l'Association fait dans ce document-ci. Il s'agit de documents signés et nous vous entendons à titre de témoin—nous devrions donner à M. White l'occasion de venir témoigner pour vider toute cette question du Régime de retraite.

Vous avez parlé d'une commission d'enquête sur le Régime de retraite qui a enjoint de verser la somme de un milliard de dollars d'ici 2027 à défaut de quoi vous devriez augmenter votre fonds de roulement.

M. Bandeen: Je vous ai dit que nous sommes en contact avec le surintendant des assurances qui est celui qui détermine au nom du gouvernement le taux auquel un Régime de retraite sera consolidé et le taux auquel un éventuel déficit actuariel sera consolidé . . . Nous aurons peut-être fini de faire nos versements 20 ans avant l'année 2027. Mais il est difficile d'être précis là-dessus.

[Texte]

Mr. McKenzie: Does he set the figures? Has he told you a figure, an amount that you must pay in each year?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McKenzie: What was the amount you paid in last year and what did he tell you you would have to pay in for 1978?

Mr. Bandeen: I am sorry, I do not have that figure. We can get it for you. The 1976 figure we can give you.

The company contributions in cash in 1977 were \$123,586,000.

• 1555

Mr. McKenzie: In 1976 it was . . .

Mr. Bandeen: No, 1977.

Mr. McKenzie: It was \$123 million.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McKenzie: And what is the figure this man has said you will have to put in the funds, for 1978? Has he come up with a figure yet?

Mr. Bandeen: I do not know the figure for 1978. I can try to find it out for you.

Mr. McKenzie: If you could . . .

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McKenzie: . . . by tonight. And I would like to hear from the Chairman as to whether we call Mr. Earl White as a witness. I think it would be very beneficial to this problem, because this is a matter that has been brought up repeatedly, not only in the Committee here, but it has been brought up repeatedly in the House of Commons ever since I have been here—during the last five and a half years. If we, I and other M.P.s, were getting satisfactory answers and we were not receiving actuarial statements and signed documents like this, we certainly would not be proceeding with our questions. I do not like asking a lot of unnecessary questions, nor pursuing something on which we have been getting satisfactory answers. What I would like to do is study these answers between now and 8 o'clock, Mr. Chairman, and I would like to hear your ruling on calling Mr. White as a witness. Let us get this matter settled once and for all.

The Chairman: As you know, Mr. McKenzie, the normal procedure for calling in witnesses is at a steering committee meeting. We have had no indication that Mr. White wanted to appear. This evening we do have a witness in the CNR. On Wednesday, we have one witness instead of the two we were supposed to have. If after this meeting for a couple of minutes I can meet the members of the steering committee, and if it is agreed that they want to hear Mr. White, there is a possibility that he could appear as a witness on Wednesday afternoon, if he is available.

Mr. McKenzie: He would be available.

The Chairman: If he is available and it is agreeable, the chair has no objection to that at all. I could let you know, if you do not mind, this evening at 8 o'clock, what is the decision. If it is favourable, we could ask Mr. White to appear on Wednesday.

[Traduction]

M. McKenzie: Est-ce lui qui fixe les montants? Vous a-t-il dit quel montant vous devrez verser chaque année?

M. Bandeen: Oui.

M. McKenzie: Quel montant avez-vous versé l'année dernière et quel montant devrez-vous verser en 1978?

M. Bandeen: Je ne connais pas ces chiffres par cœur. Je puis les obtenir. Je puis vous dire quel montant nous avons versé en 1976.

Les cotisations de la société ont été de \$123,586,000 en 1977.

M. McKenzie: En 1976 . . .

M. Bandeen: Non, 1977.

M. MacKenzie: 123 millions de dollars.

M. Bandeen: Oui.

M. McKenzie: Et quel est ce chiffre cité par monsieur qui devrait être versé au fonds pour 1978? A-t-il déjà donné un chiffre?

M. Bandeen: Je ne connais pas le chiffre pour 1978. Je puis toutefois essayer de vous le trouver.

M. McKenzie: Oui, s'il vous plaît . . .

M. Bandeen: Oui.

M. McKenzie: . . . d'ici ce soir. Et j'aimerais que le président nous dise si nous demanderons à M. Earl White de venir témoigner. Cela pourrait être très utile car la question a été soulevée à diverses reprises, non seulement en Comité, mais à la Chambre des communes, depuis au moins cinq ans et demi. Si nous obtenions des réponses satisfaisantes et non pas des rapports actuariels ou des documents signés comme celui-ci, nous n'aurions plus à poser ce genre de question. Je n'aime pas poser des tas de questions inutiles et poursuivre un sujet qui a été convenablement traité. Je vous demanderais donc de me laisser étudier ces réponses d'ici la réunion de 20 h 00, monsieur le président, et j'aimerais que vous nous informiez de votre décision quant à M. White. Que cela soit réglé une fois pour toutes.

Le président: Comme vous le savez, monsieur McKenzie, la procédure normale pour convoquer des témoins est d'en décider en comité directeur. Nous n'avons pas été avisés que M. White souhaitait comparaître. Ce soir, nous avons déjà le CN. Mercredi, nous avons un témoin et non pas deux comme prévu. Si, après la réunion, les membres du comité directeur voulaient rester quelques minutes et si nous pouvions nous mettre d'accord pour entendre M. White, peut-être pourrions-nous lui demander de comparaître mercredi après-midi s'il est disponible.

M. McKenzie: Il le serait.

Le président: S'il est disponible et si c'est d'accord, la présidence n'y voit pas d'objection. Si vous n'y voyez donc pas d'inconvénient, je vous ferai part à 20 h 00 ce soir de la décision du comité directeur. Si elle est favorable, nous demanderons alors à M. White de comparaître mercredi.

[Text]

Mr. McKenzie: Right. Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I am going to want to ask Dr. Bandeen something about VIA and about the Atlantic area. Before I do that, I want to ask Mr. Latimer a few short questions about his comment regarding the subject we were discussing last evening, the Chaleur Bay area. I am told by the people in the area, employees, union people who are concerned about this potential shift of equipment—which you say will not happen till at least the end of this year, if at all—about the question of efficiency in terms of a major derailment in the Edmundston area, or in the Mont-Joli, or in the Gaspé area. I am wondering what your response is to that 200-mile distance the crew would have to travel. Let us say they were assisting at a derailment in Truro, or at Amherst, or up in Edmundston, how would they be able to get from Moncton to, say, the Gaspé or Mont-Joli, clear the main track there, the main line, and keep the railroad operating in such a case if we did not have the efficiency of what exists today at Campbellton or Chaleur Bay?

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: Mr. Harquail, without in any way trying to prejudice or anticipate the results of the tests, I think the factors that you take into consideration are the expected frequency of major derailments, which are not great—that is major, as opposed to minor, derailments; also, there is the relative kind of response time and the efficiency of cleaning up all types of derailments, given various configurations of equipment at different points on the system; and there is the capital cost of maintaining and renewing the more expensive types of equipment. As I say, I would not in any way want to prejudice the results of the tests, because all these factors can differ quite widely from one part of the main line to another, and one part of the system to another, which is the purpose of doing the testing and collecting the statistical information. That is what we are in the process of doing this year.

• 1600

Certain types of equipment are expensive and inflexible but they do have the capability to lift heavy weights. More and more, with the kinds of problems that are presenting themselves, we are having a relatively smaller number of those pieces of equipment across the system, and they cover a longer distance. On the few occasions when they are needed, they take a longer time; but on the many, many other occasions when they are not needed, we have a more frequent use of lighter and much more mobile equipment to get at the far more frequent occurrences that we have to deal with. It is really just a balancing of those kinds of factors.

Mr. Harquail: Thank you for your response, Mr. Latimer. While I appreciate your attempts at efficiency and to run the corporation like a business and commend and support that, at the same time I cannot agree with moves that will result in inefficiency and not reach your objective of trying to save and cut costs.

[Translation]

M. McKenzie: Bien. Merci, messieurs.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je vais interroger M. Bandeen sur Via et la région de l'Atlantique. Avant cela toutefois, je voudrais poser quelques brèves questions à M. Latimer sur le problème dont nous discutons hier soir: la région de la Baie des Chaleurs. La population de cette région, les employés, les syndicats s'inquiètent du déplacement possible des installations. Vous avez dit que cela ne se produirait pas en tout cas pas avant la fin de cette année. Qu'arriverait-il en cas de déraillement majeur dans la région d'Edmundston, de Mont-Joli ou de Gaspé. L'équipe de secours devrait parcourir deux cents milles et je ne suis pas sûr que le système serait très efficace. Admettons par exemple qu'elle s'occupe d'un déraillement à Truro, à Amherst, ou à Edmundston, comment pourrait-elle aller de Moncton à, disons, Gaspé ou Mont-Joli, dégager la voie principale et faire en sorte que les trains puissent poursuivre leur route si nous n'avons pas les ressources qui existent actuellement à Campbellton ou à la Baie des Chaleurs?

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Monsieur Harquail, sans vouloir du tout essayer de prévoir les résultats des tests, je crois que les facteurs à considérer sont la fréquence des déraillements majeurs (qui n'est pas très grande par rapport à celle des déraillements mineurs), les délais d'intervention et l'efficacité du déblaiement de tous les types de déraillement selon le matériel utilisé et le lieu même du déraillement; enfin, le coût d'entretien et de renouvellement des machines plus chères. Je répète que je ne voudrais surtout pas anticiper sur les résultats des tests, car tous ces facteurs peuvent différer considérablement d'une section à l'autre de la voie principale et d'un secteur à l'autre du réseau. C'est pourquoi nous effectuons cette année ces tests et la compilation de ce genre de données statistiques.

Certains types de machines sont coûteux et très peu polyvalents mais permettent de soulever des poids très importants. De plus en plus, avec le genre de problèmes qui se présentent, nous avons relativement moins de machines semblables et elles couvrent des distances supérieures. Dans les rares occasions où elles s'avèrent nécessaires, les délais sont plus longs; mais pour les très nombreuses autres occasions où elles ne sont pas nécessaires, nous utilisons des machines plus légères et beaucoup plus mobiles pour parer à des situations considérablement plus fréquentes. Il s'agit en fait d'équilibrer ce genre de facteurs.

M. Harquail: Merci de votre réponse, monsieur Latimer. Je comprends que vous essayez d'atteindre une certaine efficacité et de gérer votre société comme une entreprise commerciale et je vous en félicite, mais je ne suis toutefois pas d'accord pour que vous preniez des mesures qui diminuent l'efficacité de vos

[Texte]

Mr. Latimer: I think we would agree with that. We would fully agree with that, too, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: On the question of decentralization or centralization, I am just curious, through you, Mr. Chairman, to the president and the others, about the current CN centralization-decentralization policy. Could you say something briefly about your position on this?

An hon. Member: It is all going to Newfoundland.

Mr. Bandeem: In the case of the CN as a whole, the mere fact of setting up profit centres is a form of decentralization, making each one of these independent and operated by one man who is responsible—if you wish, the chief executive officer of that particular part of the company. This is decentralization because it is taking it away from the corporate headquarters.

Now, there is geographical centralization also, and this varies from time to time and depends on technology, on the equipment we have, the organization, the traffic, and the work that is being done by the particular division. And what we are trying to do is adjust it to produce the most efficient and effective transportation and communication.

Mr. Harquail: I appreciate that. Would you admit, though, that possibly, over-centralization is one of the main costs in CN's recurring deficits?

Mr. Bandeem: Well, over-centralization in that you are trying to manage, perhaps, five or six major divisions and a central forum; but then some of our problem has occurred because we decentralized too much on a geographical area and then we have had to make changes in that. So that I do not think you can quite simplify it to that extent.

Decentralization has had negative effects on the efficiency also.

Mr. Harquail: With regard to some suggestions about CP being nationalized, to have one rationalized railway system in Canada, what would be your opinion today of that idea?

Mr. Bandeem: Well, I think I have been quoted on it before. I basically feel that it would be a mistake.

I have just taken a look at other countries in the world where there is usually just one nationalized railway, and at the financial results of those railways, and, as a matter of fact, I do not think there is one major railway outside North America that makes money.

The Japanese national railway, which has some excellent passenger trains, some very advanced technology and good research, lost, in the last year—and I saw the figures—over \$3 billion in a deficit. That was not the expenses: that was the annual deficit. The German railways, which have some excellent passenger trains, again, and also some interesting technological advances, lost just over \$2 billion.

[Traduction]

services et ne vous permettent même pas de faire des économies.

M. Latimer: Nous sommes d'accord là-dessus. Entièrement d'accord, monsieur Harquail.

M. Harquail: Quant à la décentralisation ou à la centralisation, le président et ses collègues pourraient-ils m'informer de la politique actuelle du CN? Pourriez-vous nous énoncer brièvement votre position à ce sujet?

Une voix: Tout s'en va à Terre-Neuve.

M. Bandeem: Pour l'ensemble du CN, le simple fait d'établir des centres de profit est une forme de décentralisation puisque chacun de ces centres devient indépendant et est géré par un responsable qui est, si vous voulez, le directeur général de ce secteur particulier de la société. C'est une décentralisation car c'est retirer cette responsabilité au siège de la société.

Il y a évidemment une centralisation géographique, et cela varie selon le moment et dépend du progrès technologique, de l'équipement disponible, de l'organisation du trafic et du travail effectué par la division en cause. Nous essayons d'obtenir un réseau de transport et de communication le plus rentable et le plus efficace possible.

M. Harquail: Je comprends bien, mais n'admettriez-vous pas qu'une trop grande centralisation explique le déficit chronique du CN?

M. Bandeem: Ma foi, on peut dire qu'il y a une trop grande centralisation lorsque l'on essaie de gérer cinq ou six grandes divisions et un organe central; mais un de nos problèmes vient du fait que nous avons trop décentralisé sur le plan géographique et qu'il nous a fallu revenir sur certaines décisions. Je ne pense donc pas que l'on puisse véritablement simplifier autant la question.

La décentralisation a également dans certains cas diminué notre efficacité.

M. Harquail: On a suggéré que le CP soit nationalisé, que l'on ait au Canada un seul réseau de chemin de fer plus rationnel. Qu'en pensez-vous?

M. Bandeem: Je crois avoir déjà fait connaître ma position à ce sujet. Fondamentalement, j'estime que ce serait une erreur.

Je viens d'étudier ce qui se passe dans d'autres pays où il y a en général une seule compagnie de chemin de fer nationalisée. Les résultats financiers de ces chemins de fer sont désastreux et je ne crois d'ailleurs pas qu'il y ait, en dehors de l'Amérique du Nord, une seule grande compagnie de chemin de fer qui réalise des bénéfices.

Les chemins de fer nationaux du Japon, qui ont d'excellents trains de voyageurs, une technologie de pointe et une grande capacité de recherche, ont perdu l'année dernière plus de 3 milliards de dollars. Il ne s'agit pas de dépenses, mais du déficit de l'année. Les chemins de fer allemands, qui ont également d'excellents trains de voyageurs et des réalisations technologiques intéressantes, ont perdu plus de 2 milliards de dollars.

[Text]

I could go on with the tale: it is rather sad. I feel that one of the reasons for this loss in these areas is a lack of competition between two carriers, and I think that, in Canada, we are fortunate in having the CPR as a standard; and they, I think, find us useful in the same respect. It is a method of judging the efficiency of one another.

Mr. Harquail: In terms of the bill, again, and your utilizing the advantages should this bill be passed, with regard to the general operation—and we discussed this last night—you felt that indeed there would be more efficient operation of the railroads.

We talked about the safety factors, and the improved roadbed and rail equipment in terms of passenger service, especially into the Atlantic area. I wonder if you would comment on this, which is really hitch-hiking along with the discussion we had last night when we talked about improved local services. I realize you have separated out Mr. Roberts to appear before us. He is a very good witness and he gave us some assurances, but I would like in your relationship with that corporation to learn your view and what you know of the plans that there will be expenditures directed by VIA to improve the equipment and the roadbeds to such a state that we could say the general over-all operation would be improved for the people travelling between Halifax and Montreal.

• 1605

Mr. Bandeen: I really cannot answer that question. I can tell you that VIA has already put in orders for new equipment to be used in central Canada and that the federal government has earmarked some funds for upgrading track on an experimental basis, I believe between Montreal and Quebec City, in order to try to get smoother and perhaps faster trains. But this now is totally in VIA's hands and I could not speak on their behalf.

I do know also, and I am sure you do, that the CTC is looking at the whole of the Maritimes and trying to rationalize the service to come up with a plan which it is hoped will be out in the near future. I think once we have that and some idea of what they suggest and what comes out as a final plan, then we will have an idea of what the magnitude of the problem is and be able to answer you better.

Mr. Harquail: There was one point regarding the CIP mill et Dalhousie, New Brunswick where we have a \$10 million expansion of the wharf there and a new rail facility. There has been discussion with the Restigouche Development Corporation and the mayor of that community and others about a rail line, a spur line, to be brought over from your existing facilities to service that new modern \$10 million wharf.

It puzzles me why CN has not really gone on with implementing this, to make the total operation more efficient and to provide for a possible expansion or utilization of this facility by other corporations if we could get this. I am going to take the opportunity today to find out if you have any information or if you would take it under advisement to discuss it with your Atlantic people to do this.

[Translation]

Je pourrais continuer, le tableau n'est pas très beau. Je crois qu'une des raisons de cette perte est justement qu'il n'y a pas de concurrence entre transporteurs et c'est pourquoi au Canada j'estime que c'est une chance pour nous que de pouvoir nous comparer au CP; à son tour le CP doit nous trouver très utiles. Cela permet à l'un et à l'autre de mesurer son efficacité.

Mr. Harquail: Pour revenir au projet de loi, et nous en avons déjà parlé hier soir, vous semblez estimer que cela permettrait une gestion plus efficace des chemins de fer.

Nous avons parlé des facteurs de sécurité, et de l'amélioration de la plate-forme et des voies ferrées pour le service de voyageurs, en particulier dans la région de l'Atlantique. Alors j'aimerais que vous me précisiez un peu ce qui a été dit hier soir quant à l'amélioration des services locaux. Je sais que M. Roberts a comparu séparément devant nous. C'est un excellent témoin qui nous a donné quelque assurance mais que pensez-vous et que savez-vous des projets de dépenses de VIA pour améliorer l'équipement et les plates-formes de façon à ce que l'ensemble du service-voyageurs soit amélioré entre Halifax et Montréal.

Mr. Bandeen: Je ne puis vraiment pas répondre à cette question. Tout ce que je puis dire, c'est que VIA a déjà commandé de l'équipement neuf pour le centre du Canada et que le gouvernement fédéral a mis de côté certains fonds à titre expérimental pour améliorer la voie entre Montréal et Québec et essayer ainsi de rendre le trajet plus agréable et peut-être plus rapide. Mais cela relève maintenant totalement de VIA et je ne puis parler au nom de cette société.

Je sais également, comme vous j'en suis certain, que la CCT étudie actuellement un plan de rationalisation du réseau des Maritimes, et l'on peut espérer être sous peu informés. En effet, à partir de cela et des suggestions qui pourraient être formulées à cette occasion, nous aurons une idée de l'ampleur du problème et serons mieux à même de vous répondre.

Mr. Harquail: Il a été question de l'usine CIP à Dalhousie (Nouveau-Brunswick) où l'on a dépensé 10 millions de dollars pour élargir le quai et construire une nouvelle voie ferrée. Des pourparlers ont eu lieu entre la *Restigouche Development Corporation*, le maire de cette ville et d'autres intéressés, sur une vois ferrée, un embranchement que vous avez déjà et que l'on pourrait déplacer pour desservir ce nouveau quai de 10 millions de dollars.

Je ne comprends vraiment pas pourquoi le CN ne l'a pas fait, n'a pas essayé de rendre l'ensemble plus efficace et de permettre une expansion éventuelle ou l'utilisation de tout cet équipement par d'autres sociétés. Êtes-vous au courant ou accepteriez-vous d'y réfléchir et d'en discuter avec vos responsables de la région atlantique?

[Texte]

Mr. Bandeen: I do not have any information on it. I do not know whether Mr. Latimer does or not. Perhaps we could take it under advisement for tonight.

Mr. Latimer: The general comment with any spur line or what you could generally describe as a siding or an extended siding facility is a question of what rail traffic it will be expected to produce, going where, and balance that off against the capital cost of putting it in. There are many instances where the analysis indicates that the amount of rail traffic likely to be produced to the place it is going to will not in itself support the cost of putting the siding or spur in. In that case it is very common for us to ask that either the whole spur be put in or that help be given, that there be a sharing of cost in putting the spur in.

By tonight I will come back with more information on this for you. But that is our general policy in taking a look at rail spurs and sidings.

Mr. Harquail: Since I have a time constraint I will not belabour the point, only to say that I feel it is very important that this be done to enable us to develop it to its full potential.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bandeen, could you tell the Committee if there were any changes, significant or otherwise, in the accounting methods of your company in 1976 and 1977 vis-à-vis the period prior to those periods?

Mr. Bandeen: Not that I am aware of. The accounting is always progressing . . .

Mr. Mazankowski: It is an evolving thing.

Mr. Bandeen: . . . and modifying, but there are no major changes that I am aware of.

Mr. Mazankowski: Nothing of a significant nature at all.

Mr. Bandeen: No.

Mr. Mazankowski: On the \$2.7 billion of total capital expenditures that you are projecting over the period 1978 to 1982, can you give the Committee some idea as to how that will be met, what sources will be applied in meeting those obligations?

• 1610

Mr. Bandeen: Again this depends on whether we have recapitalization or not and, as such, the sources are different. If recapitalization does not take place and the government continues to purchase preferred shares, then that plays a major role.

Mr. Mazankowski: That is right. Then I would presume that you would have made your projections taking that into account. You would not be so presumptuous as to think Parliament would automatically rubber-stamp this bill just because it was introduced. We may have an election, you never know, the way things are rolling around here and the grandstanding that is going on in the House and across the country. It is a fact of life that he may be the victim of . . .

The Chairman: Order, please.

[Traduction]

M. Bandeen: Je ne suis pas au courant. Je ne sais pas si M. Latimer pourrait vous dire quelque chose à ce sujet. Peut-être devrions-nous y revenir ce soir.

M. Latimer: D'une façon générale, pour n'importe quel embranchement ou tout ce que l'on décrirait en gros comme une voie d'évitement ou autre chose du genre, tout dépend du trafic ferroviaire attendu, de sa destination et du coût d'installation. Dans bien des cas, le trafic ferroviaire attendu à destination et en provenance de l'endroit en question ne peut justifier le coût d'installation d'un embranchement ou d'une voie d'évitement. Dans ce cas, il nous arrive très souvent de demander soit d'installer la voie elle-même, soit d'être aidés dans le financement, autrement dit que les frais soient partagés.

Je pourrai ce soir vous donner plus de renseignements là-dessus. Mais c'est en général notre raisonnement pour les embranchements et les voies d'évitement.

M. Harquail: Étant donné que je n'ai pas beaucoup de temps, je n'insisterai pas plus qu'en disant que c'est là à mon avis quelque chose de très important si l'on veut utiliser tout le potentiel de ces nouvelles installations.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Bandeen, y a-t-il eu des changements, significatifs ou non, dans les méthodes de comptabilité de votre société en 1976 et 1977 par rapport aux années antérieures?

M. Bandeen: Non, pas à ma connaissance. La comptabilité fait toujours l'objet de progrès . . .

M. Mazankowski: C'est en effet une activité évolutive.

M. Bandeen: . . . et de modification, mais il n'y a pas eu de changement majeur à ma connaissance.

M. Mazankowski: Rien du tout de significatif?

M. Bandeen: Non.

M. Mazankowski: Vous prévoyez pour les années 1978 à 1982 2.7 milliards de dollars de dépenses d'investissement. Comment les financerez-vous? Quelles sources prévoyez-vous?

M. Bandeen: Là encore, les sources seront différentes selon que nous aurons ou non une réorganisation du capital. Dans la négative, si le gouvernement achète toujours des actions préférentielles, cela joue un rôle important.

M. Mazankowski: En effet. Je suppose alors que vous avez tenu compte de cela dans vos prévisions. Vous n'êtes pas assez présomptueux pour penser que le Parlement va automatiquement approuver ce projet de loi. On peut avoir des élections, on ne sait jamais, à voir comment les choses se passent ici, à la Chambre et dans tout le pays! Il est possible que le projet de loi soit victime de . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

[Text]

Mr. Harquail: You may be the victim, too.

Mr. Bandeen: All right. Depreciation accruals which, as you know, is our normal depreciation, comes to one billion one hundred and thirty point four dollars.

Mr. Mazankowski: One billion . . .

Mr. Bandeen: One thirty point four. Preferred stock—again, all of these are estimates.

Mr. Mazankowski: That is right, I realize that.

Mr. Bandeen: There is four hundred and sixty eight point nine million.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Bandeen: The surplus over the period of time would be four hundred and fifty two point six, which would be retained earnings.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Bandeen: Net borrowing would be six hundred and seventy eight point one.

Mr. Mazankowski: Now that is before recap?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Mazankowski: How would that change under recap?

Mr. Bandeen: The depreciation would obviously stay the same.

Mr. Mazankowski: The same, right.

Mr. Bandeen: Preferred shares would not be bought.

Mr. Mazankowski: That would be out.

Mr. Bandeen: The net borrowing, the retained surplus would be \$880.9 million, the net borrowings would be \$834.8 million, and in dividends we would pay \$177.3 million. I am sorry, that would be deducted from the surplus of \$880.9 million.

Mr. Mazankowski: So that would reduce the \$880.9 million?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Mazankowski: Could I just have that figure again?

Mr. Bandeen: Yes, \$177.3 million. Now these, again, are estimates.

Mr. Mazankowski: Yes. That is assuming compliance with Section 10 of the act which calls for the payment of 20 per cent of the earnings or of such greater percentages as the Governor in Council may order.

Mr. Bandeen: We have assumed it is 20 per cent. If it was greater, then these figures would have to be adjusted accordingly.

Mr. Mazankowski: Yes. Could I have your comment on that particular section, Mr. Bandeen? How do you feel about that?

Mr. Bandeen: Well on the 20 per cent built in it was my recommendation in the initial instance that we should pay dividends, but I was hopeful that these dividends could be

[Translation]

M. Harquail: Vous aussi vous pouvez en être victime.

M. Bandeen: La somme accumulée aux fins d'amortissement qui, comme vous le savez, est notre amortissement normal, représente un milliard cent trente mille dollars et quatre dixièmes.

M. Mazankowski: Un milliard . . .

M. Bandeen: Cent trente mille point quatre. Les actions préférentielles, et je répète que ce sont là simplement des prévisions.

M. Mazankowski: D'accord, je comprends bien.

M. Bandeen: Quatre cent soixante-huit millions et neuf dixièmes.

M. Mazankowski: Bien.

M. Bandeen: L'excédent serait de quatre cent cinquante-deux millions six, et il s'agirait de bénéfices non distribués.

M. Mazankowski: Oui.

M. Bandeen: L'emprunt net serait de six cent soixante-dix-huit millions un.

M. Mazankowski: Ce avant la réorganisation du capital?

M. Bandeen: Oui.

M. Mazankowski: Qu'en serait-il avec la révision de la composition du capital?

M. Bandeen: L'amortissement resterait évidemment le même.

M. Mazankowski: Oui, en effet.

M. Bandeen: Les actions préférentielles ne seraient pas achetées.

M. Mazankowski: En effet.

M. Bandeen: L'emprunt net, le bénéfice non réparti serait de 880.9 millions. L'emprunt net serait de 834.8 millions et nous verserions 177.3 millions de dollars de dividendes. Excusez-moi, cela serait déduit du surplus de 880.9 millions de dollars.

M. Mazankowski: Le chiffre de 880.9 millions s'en trouverait donc diminué?

M. Bandeen: Oui.

M. Mazankowski: Peut-on me redonner le chiffre?

M. Bandeen: Oui, ce serait 177.3 millions de dollars. Mais je répète que ce ne sont là que des prévisions.

M. Mazankowski: D'accord. Cela suppose l'application de l'article 10 de la loi qui prévoit le paiement de 20 p. 100 des bénéfices ou d'un pourcentage supérieure si le gouverneur en conseil en décide autrement.

M. Bandeen: Nous avons supposé que ce serait 20 p. 100. Si c'était supérieur, les chiffres devraient être rajustés.

M. Mazankowski: Bien sûr. Pourriez-vous me donner votre avis sur cet article, monsieur Bandeen? Qu'en pensez-vous?

M. Bandeen: Ma foi, j'avais recommandé dès le départ que nous payons des dividendes mais j'espérais que ceux-ci seraient fixés par le conseil d'administration de la société et le gouver-

[Texte]

something that would be agreed between the board of directors of the corporation and the government. I think that building in a minimum floor of 20 per cent probably is not harmful, but it could be used when it would be beneficial to be able to retain all of the earnings and other years when it would be beneficial to pay more than the 20 per cent. But it was the feeling of the government, I believe, that they wanted the minimum of 20 per cent built in.

Mr. Mazankowski: In other words, as far as you are concerned, you would like to see that provision with a little more flexibility which would provide management with the opportunity to manage those earnings in such a way that it would maximize the potential of the company in terms of maximum utilization of those funds, and it may be nothing one year but it could be considerably more than that the next year.

Mr. Bandeen: I think these are hypothetical situations, but you can imagine a year when it was extremely difficult to borrow and for some reason we would have to pay an immensely high interest rate, or the cost would be prohibitive, and we would have to borrow in order to finance the capital and yet pay a dividend. I would rather have the freedom to move, but the 20 per cent is not inhibiting and I think we can live with it.

• 1615

Mr. Mazankowski: The difference in the performance of your company after recap and before recap in terms of profit as you have projected here works out to about \$427 million on a five-year basis, as I calculate, taking 78-79, 80-81 and 82, ...

Mr. Bandeen: Just under \$400 million, yes.

Mr. Mazankowski: Is it just under \$400 million?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Mazankowski: O.K. I notice that in 1978 you are projecting a break-even proposition without recap. Is there any reason? Given the fact that you have shown a profit of \$11 million in 1976 and \$28 million in 1977, what would make you project a break-even proposition in 1978?

Mr. Bandeen: There are several things. We had to prepare that budget back ... well, I guess the final was in October of last year. At that point we were still uncertain what 1977 was going to be. I think if we were to look at it now and prepare a new budget we would be more optimistic. We would be looking for a better than a break-even position in this year.

We had several things we did not know. We were in the middle of labour negotiations; we had not completed 1977. We now have completed the labour negotiations although the agreement is not ratified and we have the experience of the three months which have been quite good months for the CNR.

Mr. Mazankowski: They have been quite good months. Is that it?

[Traduction]

nement. J'estime qu'imposer un minimum de 20 p. 100 n'est probablement pas mauvais, mais il pourrait s'avérer utile à certains moments de réinvestir tous les bénéfices alors que d'autres années il pourrait être mieux de verser plus de 20 p. 100 de dividendes. Toutefois il semble que le gouvernement ait jugé nécessaire de fixer ce minimum de 20 p. 100.

M. Mazankowski: Autrement dit, pour vous, il serait mieux que la disposition en question soit plus souple et permette à la direction de gérer ses bénéfices de façon à maximiser le potentiel de la société. Elle pourrait ainsi décider une année de ne pas verser de dividendes alors que l'année suivante elle serait disposée à en verser beaucoup plus.

M. Bandeen: Ce sont des situations hypothétiques, mais on peut évidemment imaginer une année où il serait extrêmement difficile d'emprunter et où il nous faudrait alors payer un intérêt extrêmement élevé qui rendrait le coût prohibitif. Il nous faudrait emprunter pour financer les investissements tout en payant des dividendes. Je préférerais avoir davantage de liberté d'action mais je ne pense pas que ces 20 p. 100 soit gênants et nous devrions pouvoir nous en tirer comme cela.

M. Mazankowski: Vous prévoyez une différence de bénéfices de l'ordre de 427 millions de dollars sur une base quinquennale selon que vous fondez vos calculs sur la révision de la composition du capital, ou non, c'est-à-dire 1978-1979, 1980-1981, et 1982, ...

M. Bandeen: Un peu moins de 400 millions de dollars, oui.

M. Mazankowski: C'est un peu moins de 400 millions de dollars?

M. Bandeen: Oui.

M. Mazankowski: Parfait. Je vois qu'en 1978, vous prévoyez atteindre le seuil de rentabilité et ce, sans la révision de la composition du capital. Y a-t-il une raison à cela? Puisque vous aviez des bénéfices de 11 millions de dollars en 1976 et de 28 millions de dollars en 1977, pourquoi dites-vous que vous attendrez le seuil de rentabilité en 1978?

M. Bandeen: Je puis invoquer plusieurs raisons. Nous avons dû préparer ce budget, me semble-t-il, pour le mois d'octobre de l'an dernier. A ce moment-là, nous ne connaissions pas encore les résultats pour 1977. Je crois que si nous devions préparer un nouveau budget, aujourd'hui nous serions peut-être plus optimistes. Je crois que nous pourrions même prévoir des bénéfices pour cette année.

A l'époque, il y avait plusieurs inconnues. Entre autres, la négociation de la convention collective des employés; l'année financière 1977 n'était pas encore terminée. La négociation de la convention collective est maintenant terminée, même si l'accord n'a pas encore été ratifié et les trois derniers mois ont été très bons pour le CN.

M. Mazankowski: Vous avez eu trois très bons mois. C'est bien cela?

[Text]

Mr. Bandeen: Yes, the net is going to be better than last year for those three months by somewhere between five and fifteen million dollars.

Mr. Mazankowski: You state in your statement of yesterday that if recapitalization is not fully implemented the company would not be in a position commensurate with other privately-owned railways; I presume they are referring here primarily to the CPR, and would hamper your efforts to develop into a healthy and viable self-sufficient enterprise. I am somewhat impressed by your profit projections without the recapitalization bill and I am wondering if in fact by passing this bill whether it will not serve to do just the opposite, that is, put CN in a better position than its major competitor and whether it will not have the effect of weakening the competitive forces which you indicate are pretty important in the kind of climate in which we operate. I would think that would have to be a concern of yours given the fact that you seem to thrive on operating in a competitive environment.

Mr. Bandeen: I think that is a complicated question you have asked. Perhaps the best proof of my statement that we need the bill as a package is that even at the end of 1982 when we will be making substantial profits, if our forecast is correct, our debt-equity ratio will still be approximately 42, it will be 42.1. Grant you, we will be starting to have the decline in the debt-equity ratio but it is still going to be significantly higher than the current debt-equity ratio of the railway industry in North America and significantly higher than the Canadian Pacific debt-equity ratio.

If we do not have recap we will make significant profits and we will start eating into the debt-equity ratio provided the preferred shares are purchased throughout the period but still it will be in the 50 to 55 per cent debt-equity. So my feeling was that if the proposals were out of line, then these various measures of the capital structure would reflect this. They will not be reflecting it, according to our estimates, by 1982 and we will still be in a relatively worse capital position than most other railways.

• 1620

Mr. Mazankowski: But you are a Crown corporation. Do you not anticipate that you might have substantial public and political pressures if you are going to show the kind of profit you are projecting in 1982 after recapitalization, a profit of \$267.8 million? Do you not think it will put pressure upon you to reassess your freight rates, your charges, or reassess the question of operating an efficient operation? Do you not anticipate that it might provoke some problems with labour in terms of dealing with labour on a sound and sensible basis?

Mr. Bandeen: I anticipate that there will be problems in all of those areas. I think this is something about which we have to educate the people involved, the public and the politicians, if you wish—if they are of the public you are referring to—and the labour unions. We have to make them understand that

[Translation]

M. Bandeen: Oui, pour le dernier trimestre nos bénéfices seront supérieurs de 5 millions de dollars à 15 millions de dollars au même trimestre de l'an dernier.

M. Mazankowski: Dans votre déclaration d'hier, vous dites que sans révision de la composition du capital, la situation de votre société ne pourrait pas se comparer à celle des chemins de fer qui appartiennent à des sociétés privées, je présume qu'il s'agit du CP, et que cela nuirait à vos efforts visant à rentabiliser votre entreprise. Les bénéfices que vous prévoyez accumuler sans cette révision de la composition du capital m'impressionnent et je me demande si, en adoptant le présent bill, cela ne donnera pas un effet contraire, c'est-à-dire qu'il servirait à mettre le CN en meilleure position que son principal concurrent et affaiblirait les tendances concurrentielles du marché que vous prétendez importantes dans notre contexte. Il me semble que cela devrait vous préoccuper puisque la concurrence semble stimuler votre société.

M. Bandeen: Vous venez de poser là une question plutôt compliquée. La meilleure façon de prouver que nous avons besoin de ce bill, c'est que même à la fin de 1982, année où nous prévoyons faire des bénéfices substantiels si nos prévisions sont exactes, le taux d'endettement sera d'environ 42; 42.1 pour être précis. Je vous accorde que ce rapport commencera alors à diminuer mais il sera tout de même beaucoup plus élevé que ce qu'on trouve dans l'ensemble de l'industrie des chemins de fer en Amérique du Nord, et beaucoup plus élevé que celui du Canadien Pacifique.

Si nous n'obtenons pas la révision de la composition du capital, nos bénéfices seront tout de même assez élevés, et nous pourrions alors faire diminuer le taux d'endettement pourvu que les actions privilégiées soient rachetées pendant toute cette période, mais le rapport serait toujours de l'ordre de 50 à 55 p. 100. J'ai donc cru que si les propositions n'étaient pas justes que cela se refléterait dans les différentes façons de calculer la composition du capital. D'après nos calculs, cela ne se reflètera plus dès 1982 et la composition de notre capital sera alors plus désavantageuse que ce qu'on pourrait trouver chez la plupart de nos concurrents.

M. Mazankowski: Mais votre société est tout de même une société de la Couronne. Ne croyez-vous pas que le public et les politiciens pourraient vous faire subir d'énormes pressions si, après cette révision du capital, vous faisiez le genre de bénéfices que vous prévoyez faire en 1982, soit 267.8 millions de dollars? Ne croyez-vous pas qu'on pourrait vous demander de réévaluer vos tarifs de transport de marchandises, vos frais, ou même de réévaluer toute la question de l'efficacité? Ne croyez-vous pas que cela pourrait entraîner certains problèmes face aux différents syndicats si vous voulez négocier de façon raisonnable?

M. Bandeen: Je crois bien qu'il y aura des problèmes dans tous ces domaines. Je crois que nous devons mieux renseigner les gens, c'est-à-dire le grand public et les politiciens, puisqu'il me semble que vous avez parlé du grand public, sans oublier les syndicats. Nous devons leur faire comprendre que même si

[Texte]

even with this profit and even with retaining 80 per cent of the earnings we still are just keeping our debt-equity ratio.

Mr. Mazankowski: But do you not think you would be more vulnerable than, say, the CPR?

Mr. Bandeen: It is possible we would. I think that is something we have to take on. Just in passing that, I believe you asked me a question yesterday as to what guarantee did you have that we would not be back here in 10 or 15 years. I can tell you that if we do not make profits like that, we will be back in 10 or 15 years and we will be asking for forgiveness of debt all over again. I think it is about that simple. If we are not allowed to make a commercial level of profit—I am not asking for an excess profit, I just want enough so we can get a fair return and be able to retain earnings to finance some of the capital expansion and replacement—if we cannot do this then I can guarantee you that we will be back.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Monsieur Bussières.

M. Bussières: Merci monsieur le président.

J'aurais trois questions, monsieur le président, à soumettre à nos témoins. Je vais les poser toutes d'un coup. La première touche un reportage qui a été fait par Radio-Canada mardi ou mercredi, la semaine dernière, et qui faisait état des récriminations de certains commerçants de bois, en particulier de la région du Saguenay-Lac St-Jean, quant aux difficultés qu'ils éprouvent à effectuer leurs livraisons de bois d'œuvre par rail.

Il semble même que ce problème serait beaucoup plus étendu qu'à cette seule région. Si j'ai bonne mémoire, le représentant du CN attribuait cette difficulté au retour des wagons des États-Unis, particulièrement à la traversée des régions qui ont connu des tempêtes de neige dont la rigueur était peu coutumière.

Remarquez que je trouve que la réponse n'est pas tellement convaincante. J'aimerais savoir si on a un programme à partir des projections de la clientèle de ce type de transport par rail, en particulier du bois d'œuvre et également des produits du papier, je crois. A-t-on un programme de meilleur équipement en wagons pour faire face à diverses éventualités, comme une tempête de neige qui peut s'étendre sur une période d'un mois ou deux? Est-ce qu'on pense être capable de répondre assez rapidement à de tels types de problèmes?

Ma deuxième question, monsieur le président, touche un article paru récemment dans les journaux à propos de l'achat de bateaux traversiers, en particulier pour la région de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse. On semblait dire, dans cet article, que le Canadien National irait peut-être à l'étranger pour l'achat de certains bateaux passeurs.

On sait, monsieur le président, que les chantiers maritimes au Canada sont dans une situation relativement difficile. Par exemple, les chantiers maritimes de Lauzon fonctionnent actuellement à peu près à 30 p. 100 de leur capacité. Il existe quand même ici une technologie qui existe, qui a été développée pour la construction de bateaux. Est-ce que cette technolo-

[Traduction]

nous faisons de tels bénéfices et que nous en gardons 80 p. 100, le taux d'endettement reste . . .

M. Mazankowski: Mais ne croyez-vous pas que vous seriez plus vulnérables que, disons, le CP?

M. Bandeen: C'est fort possible. Nous devons nous y résoudre. Soit dit en passant, vous m'avez posé une question hier pour savoir si nous pourrions vous garantir que nous ne reviendrons pas d'ici 10 ou 15 ans. Je puis vous assurer que si nous ne faisons pas les bénéfices prévus, nous reviendrons certainement d'ici 10 ou 15 ans pour demander encore une fois une révision du capital. C'est aussi simple que cela. Si l'on ne nous permet pas de faire des bénéfices raisonnables, et il ne s'agit pas de profits excessifs, nous voulons tout simplement un profit raisonnable sur les sommes investies et nous voulons aussi nous servir des bénéfices non répartis pour financer une certaine expansion ainsi que certains remplacements, si, donc, on ne nous accorde pas cela, je puis vous garantir que nous reviendrons.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Mr. Bussières.

Mr. Bussières: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to put three questions to our witnesses, Mr. Chairman. I will ask them one after the other. The first concerns a report shown on the French network of the CBC on Tuesday or Wednesday of last week about complaints made by certain lumber merchants, especially in the Saguenay-Lac St-Jean area and the problems they were having in using the railways to ship their lumber.

I would even seem that those problems are to be found elsewhere outside that region. If my memory serves me right, the CN spokesman said they were having these problems because they were having difficulty in getting the cars back from the United States especially when the cars had to come through the areas where they had severe snow storms which were really out of the ordinary.

I was not very convinced by the answer. I would like to know if we have a program based on client projections for that kind of railway transportation, especially for lumber and also for paper products. Is there any program planned for getting better car equipment to solve different contingencies such as snow storms which can go on for one or two months? Do you think that type of problem can be solved rapidly?

My second question, Mr. Chairman, concerns an article which appeared recently in the newspapers about the purchase of ferry boats, especially for the Newfoundland and Nova Scotia regions. The news item appeared to say that the CN might go abroad to buy certain ferry boats.

Mr. Chairman, we know that our shipyards in Canada are in a relatively difficult position. For example, the Lauzon shipyards are now working at about 30 per cent of their capacity. However, a certain shipbuilding technology has been developed in this country. Is this construction technology for ferry boats equivalent to the one used in shipyards abroad? I

[Text]

gie de la construction de bateaux passeurs est équivalente à celle qu'on connaît dans des chantiers maritimes d'autres pays? Je ne saurais y répondre, mais j'aimerais savoir si le CN a examiné toutes les avenues afin que ces bateaux passeurs dont il pourrait avoir besoin soient construits dans des chantiers maritimes au Canada. Quelles sont les raisons qui pourraient amener le CN à aller à l'étranger? J'imagine que, s'il s'agit d'une question de temps, on doit tout de même connaître, à moyen terme, les besoins du CN en bateaux passeurs afin d'être capables de connaître les délais de livraisons de nos chantiers maritimes canadiens.

• 1625

Mon avant-dernière question vient à la suite d'une question que soulevait hier un collègue du Comité, M. McCain, qui soulignait le volume croissant de transport qui allait du rail au camionnage.

Si je me souviens bien, monsieur le président, notre témoin principal répondait que le volume du transport par rail avait également augmenté. Si je me souviens bien, notre témoin principal soulignait aussi que cette augmentation se chiffrait par 3.8 p. 100 l'an dernier, à quelques dixièmes près.

J'aimerais revenir à l'argument de M. McCain. Je me demande si on aurait des chiffres qui nous indiqueraient quels sont les changements, dans la clientèle, au niveau du transport par rail. Au cours de la période des cinq dernières années, par exemple, combien de clients ont délaissé le rail pour le camionnage? Quelle est cette autre clientèle que nous avons touchée pour augmenter malgré tout notre volume de transport par rail? Si le volume de clientèle qui a quitté le rail pour aller vers le camionnage n'est pas aussi important qu'on le pense et si on avait conservé le plus possible la clientèle au rail, peut-être que cette augmentation de volume aurait été deux, trois, ou quatre fois supérieure à ce 3.8 p. 100 dont vous parliez hier?

Ma dernière question touche la division de l'express dans les groupes que vous nous avez donnés hier. Si je me souviens bien, c'était ce groupe cible qui connaissait le déficit le plus important, ou du moins connaissait quand même un déficit.

Peut-être que je me trompe, monsieur le président, mais j'aimerais savoir si le service express est un prolongement du service par rail, en ce sens qu'il continuerait le transport par rail jusqu'à un endroit de livraison beaucoup plus précis, par exemple, que le terminus? Si c'était le cas, comment se fait-il qu'on ait séparé cette division express du transport par rail? Peut-être que je me trompe et que je confonds deux opérations nettement distinctes, mais j'ai l'impression que l'express est un prolongement du transport par rail. Je me demande pourquoi on ne les fusionne pas ou on ne revient pas à intégrer l'express au transport par rail?

Voilà mes questions, monsieur le président. Je vous remercie.

Mr. Bandeen: I will start, if I may, at question one, which dealt with car supply. The car supply problem this winter in January and February was extremely acute on the American side of the border. The cars we sent down there have just not been returned. At one point we had close to 22,000 cars on

[Translation]

do not know, but I would like to know if the CN has examined all possibilities so that these ferry boats it needs might be built in the Canadian shipyards. Why would the CN go abroad? I presume that if it is a question of time, the medium term needs of the CN in ferry boats should be known especially if we want to have all the details necessary so that our Canadian shipyards can deliver on time.

My next to last question follows one put by one of my colleagues in this Committee, Mr. McCain, who made a point about the increasing volume of transportation that was going from rail to trucks.

I stand to be corrected, Mr. Chairman, but it seems to me that our main witness answered that the volume of transportation by rail had also increased. If my memory serves me right, our main witness also said that this increase was of the order of 3.8 per cent last year, give or take a few points.

I would like to come back to what Mr. McCain was saying. I wonder if we could get figures which would indicate client changes in railway transportation. During the last five years, for example, how many clients have left rail to go to trucking? What other clients have been drawn to rail which gives us this volume increase in rail transportation? If the volume which went from rail to trucking is not as substantial as we think and if rail had kept as many clients as possible, perhaps that volume increase might have been two, three or four times superior to this 3.8 per cent increase you were talking about yesterday?

My last question is about the express division in the groups you gave us yesterday. Unless I am mistaken, it was the target group that had the most important deficit or at least it was one which had a deficit.

Maybe I am wrong, Mr. Chairman, but I would like to know if the express service is a continuation of the rail service, in other words if it picks up where rail leaves off to bring the goods to a more specific destination outside the terminal? If that is the case, why was this express division separated from the railway? I might be wrong and maybe I am getting two quite distinct operations mixed up, but I am under the impression that express is a continuation of rail transportation. I wonder why they are not amalgamated or why the express services are not integrated with railway transportation.

I am through with my questions, Mr. Chairman. Thank you.

M. Bandeen: Je répondrai d'abord à votre première question concernant le nombre de wagons. Cet hiver, au mois de janvier et février, nous avons eu des problèmes particulièrement sérieux en ce qui concerne les wagons du côté américain. Les wagons que nous y avons envoyés ne nous ont tout simplement

[Texte]

American lines, and this is greatly in excess of anything that we would normally expect. I think you have to put it in perspective: our total supply of all types of cars is less than 100,000, and if a fifth of them are tied up in the United States, we are going to have shortages of cars. I do not think there is any way we can plan around that, because if we were to buy the cars to anticipate something like that they would be sitting idle a good part of the year.

We apologized to our shippers. We went to extremes to try to correct this. We put an embargo on traffic to nine states. We would not allow traffic shipped in CN boxcars to go to those states until they got their rail situation straightened out. It is slowly coming back into shape. I think the count this morning was around 20,000 cars still in the United States. We hope to get it down to a more normal 12,000 to 14,000.

• 1630

The Americans were very badly hit by that series of storms. I do not want to be critical of them, but I think they were not ready for it. They are not used to it; they do not have the snow clearance; they do not have the switch heaters. They do not have the things that we have because we are used to living in a colder, snowier area.

So we have had a car shortage, particularly, in newsprint and in some of the lumber products. It is slowly correcting. I think in a matter of weeks it will be back to normal, and we should be out of the problem.

On the ferry boats for Newfoundland, we, the CN, are in the midst of taking over the ownership of the boats. Up till now the ships have all been owned by the federal government, the Ministry of Transport, or whoever in the government owns them.

We still have not taken over the ships. The latest one which has been just put in service, which is between Yarmouth and Portland, was procured by CN for the government on a lease basis, but we do not take responsibility for it because we are just doing it as an agent for the government.

When we do take over the ships, we will, and we are already looking, at the long-term needs and the replacements. We are trying to space them out over the period of the next five years. We are then going to go to the Canadian shipbuilders, talk with them and try to see if they can produce them and have the technology; I am sure they do. Hopefully it will fit in with their plans, and we certainly will explore every avenue in Canada before going overseas to construct a ferry. That does not mean we will not go overseas if the price is not right or, if the timing cannot be worked out. We have to retain that flexibility, but we will go to the people, the shipbuilders, and consult with them. We are in the midst of doing that.

[Traduction]

pas encore été retournés. A un moment donné, nous avions près de 22,000 wagons aux États-Unis, beaucoup plus qu'en temps normal. Il faut remettre les choses en perspective: nous avons moins de 100,000 wagons de toutes sortes, et si un cinquième de notre stock roulant est retenu aux États-Unis, nous manquons évidemment de wagons. Je ne crois pas que nous puissions facilement résoudre un tel problème, parce que si nous devions acheter les wagons nécessaires pour parer à toute éventualité, ces wagons seraient inutilisés pendant le plus grande partie de l'année.

Nous présentons nos excuses à nos clients. Nous avons tout fait en notre pouvoir pour corriger la situation. Nous avons interdit la livraison du Canada à neuf États des États-Unis. Nous avons interdit tout transport par wagon du CN vers ces États jusqu'à ce qu'ils règlent leurs propres problèmes. Les choses reviennent graduellement à la normale. Je crois que ce matin, il restait encore environ 20,000 wagons aux États-Unis. Nous espérons atteindre bientôt un chiffre plus normal de 12,000 ou 14,000 wagons.

Les Américains ont été très sévèrement frappés par cette série de tempêtes. Je ne veux pas les critiquer, mais je crois qu'ils n'étaient pas préparés. Ils n'en ont pas l'habitude; ils n'ont pas d'équipement de déblaiement de la neige; ils n'ont pas de réchauffeur d'aiguilles. Ils n'ont pas les mêmes moyens à leur disposition que nous qui avons l'habitude de vivre dans une région plus froide où il neige beaucoup.

Nous avons donc souffert d'une pénurie de wagons, surtout en ce qui concerne les wagons destinés au papier journal et à certains produits forestiers. La situation revient tranquillement à la normale. C'est une question de semaines, les choses redeviendront normales et le problème sera réglé.

Pour ce qui est des traversiers qui desservent Terre-Neuve, le CN est en train de prendre possession de ces navires. Jusqu'à maintenant, les navires appartenaient au gouvernement fédéral, au ministère des Transports ou à un autre service gouvernemental, je ne sais lequel.

Nous n'avons pas encore pris possession des traversiers. Le dernier à entrer en service, entre Yarmouth et Portland, a été construit par le CN pour le gouvernement et loué à ce dernier, mais nous n'en assumons pas la responsabilité, puisque nous ne sommes qu'un agent pour le gouvernement.

Lorsque nous prendrons possession des navires, nous regarderons en fait, nous regardons déjà les besoins à long terme et le remplacement des navires. Nous essayons d'échelonner cela au cours des cinq prochaines années. Ensuite, nous irons voir les chantiers canadiens pour discuter et savoir si l'on peut y construire des traversiers, si l'on a la technologie; je suis convaincu qu'on l'a. Il est à espérer que les constructeurs canadiens pourront accepter les commandes et nous allons certainement explorer toutes les possibilités au Canada avant d'aller à l'étranger pour faire construire un traversier. Cela ne veut pas dire que nous n'irons pas à l'étranger si le prix nous convient, ou encore si on n'a pas le temps de les construire ici. Il nous faut conserver cette souplesse, mais nous irons consul-

[Text]

As to the trucks and their increase in volume in traffic over the period of the mid-fifties to now, it was not until after the war that trucks started being a useful and major mover of intercity traffic. I think the one thing that you have to remember is that each of the modes of transportation has its own role, and the role that it performs most economically.

Back in the thirties the railway supplied the majority of the intercity traffic because there was no competition. I think we supplied boxcars and people had to accommodate themselves to boxcars. We did not have the great amount of specialized equipment we now have.

Since then trucking has grown up. Pipelines have gone up. They move intercity traffic. Pipelines have taken more volume away, if you wish, than have the trucks from the railway.

Each of the modes has concentrated on the method of transportation which they can do most efficiently. What the railways can do most efficiently is move large volumes of goods from a small number of points to a small number of destinations. When you start using the railway to distribute small packages or small goods or even carloads to shippers it becomes more expensive because of the switching and the track structure and the capital cost and the maintenance.

So what we are moving towards is the railroaders becoming, if you wish, the wholesalers of transportation, and they will move the bulk commodities, the mine products; they will move the newsprint, the carload lots that are moving in large volume. The truckers will do the distribution from the railway as well as moving the shorter distances. So each one has its own allotted slot.

It is not always going to work out properly and efficiently. I am sure that there are some truckers that have very long hauls. We own some trucking companies that have long hauls. I am sure that the railways are going to be involved in short hauls. We move some gypsum in Nova Scotia a very short distance; about 30 miles, I believe. It is heavy and it is a unit train operation.

In addition to that, we, of course, are trying to develop our intermodal traffic as we call it. This is containers and piggyback. This has been the fastest growing part of our freight business for the last couple of years—the movement of piggyback on flat cars.

I think each mode has an area in which it is most efficient. What we are trying to do is say that if trucks are efficient in this area, we cannot touch them but let us move the trucks on piggyback if we can do it. In a nutshell, I think this is my explanation of why the shift has occurred.

[Translation]

ter les constructeurs de navires. Nous sommes déjà en train de le faire.

Pour ce qui est des camions et du volume de trafic accru qui leur a été confié depuis le milieu des années 1950 jusqu'à maintenant, j'aimerais faire remarquer que ce n'est qu'après la guerre que les camions ont commencé à être utiles et à devenir le transport principal entre les villes. Il ne faut pas oublier une chose: chaque mode de transport a un rôle à jouer qui lui est propre, un rôle qu'il remplit de la façon la plus économique.

Pendant les années 1930, les chemins de fer avaient la majorité du trafic entre les villes parce qu'il n'y avait aucune concurrence. Je crois que nous fournissions des wagons couverts et les gens devaient s'en accommoder. Nous n'avions pas toutes les pièces spécialisées d'équipement que nous avons maintenant.

Depuis ce temps, le camionnage a pris de l'ampleur. Les pipe-lines ont été construits. Ils ont le trafic entre les villes. Les pipe-lines nous ont pris plus de volume, si vous voulez, que les camions.

Chaque moyen de transport s'est concentré sur la méthode qui lui est la plus rentable. Ce que les chemins de fer peuvent faire de la façon la plus efficace, c'est de déplacer des volumes importants de biens d'un petit nombre d'endroits à un petit nombre de destinations. Lorsque vous commencez à utiliser le chemin de fer pour distribuer des petits paquets ou des petits produits ou même des wagons pleins aux exportateurs ou expéditeurs, le train devient plus coûteux à cause de l'aiguillage, de la structure des voies, des coûts en capital et de l'entretien.

A l'avenir, les chemins de fer deviendront, si vous voulez, les grossistes du transport, les trains déplaceront les biens en vrac, les produits miniers, ils transporteront le papier journal, les choses qui se transportent à pleins wagons. Les camionneurs feront la distribution à partir des gares et s'occuperont du transport sur petites distances. Chacun a une place qui lui revient.

Les résultats ne seront pas toujours parfaits et efficaces. Je suis convaincu qu'il y a certains camionneurs qui parcourent de longues distances. Nous avons quelques entreprises de camionnage où l'on fait de longs parcours. Je suis convaincu que les chemins de fer vont devoir parcourir de petites distances. En Nouvelle-Écosse, nous transportons du gypse sur une très courte distance, environ 30 milles, je crois. C'est lourd, et nous utilisons un train-bloc.

En outre, bien sûr, nous essayons d'augmenter ce que nous appelons notre trafic intermode. Il s'agit de conteneurs et de matériel rail-route. Il s'agit du secteur dont la croissance est la plus rapide dans le transport des marchandises depuis quelques années, le secteur rail-route.

J'estime que chaque moyen de transport a un domaine dans lequel il est le plus efficace. Ce que nous tentons de faire, si les camions sont le moyen efficace dans un secteur, ce n'est pas de leur faire concurrence, mais plutôt d'offrir de mettre les remorques de camions sur rail, grâce à notre service rail-route.

[Texte]

As to express, express has a large deficit. When express was initially set up we were back in the days when there was not a competitive mode of transportation. We used to deliver packages by express, going up and down the tracks with way freights putting off a package at each station. The cost of that is simply phenomenal and is totally non-competitive in this day and age when the truckers can use the highways which are provided relatively free of charge. So express is going away from the railway. Express is now the movement of small packages, less than carload lots, and they do not use the railway car extensively. It is getting less and less use all the time. The new facilities in Montreal, as I mentioned yesterday, do not have a rail track into them. The one being built to replace the downtown express facility has not got rail access. In the future I foresee that there will be very few, if any, express movements in rail cars. So it is a separate business; it is the handling of smalls.

There are lots of other people in these fields—CP Express, as an example. The truckers, the poolcar operators, the forwarders, you can go down the list of people who participate—the Post Office for that matter. So we have lots of competition and I feel that therefore it is incumbent on us to run this on a profit basis. You cannot argue that we are needed. In some extremely remote areas of the country, yes, we are the only source and we are probably needed, but in the major parts of the country we are in competition with two, three, four or five competitors. I think that it is incumbent on us to either run this officially or, indeed, get out of the express business.

We have a five-year plan, of which we are in the first year, and which indicates that in the fourth year we will break even and in the fifth year we will make some money on express. We have had it checked out by outside consultants. We have looked at it very carefully. I think it is a plan that can work. We have good management and an eager team and they are making changes. It is not going to be easy because it is going to involve changes in distribution points, it is going to involve closing certain points and opening others, and these create human problems across the country. So it has to be done over a period of time, but we are tackling it.

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman. Of course, all of us in Parliament congratulate the Crown corporation that turns a profit and can continue to turn a profit because there is a general opinion out there in the public that Crown corporations are inherently inefficient and cost the taxpayer money. So, certainly speaking for myself, and I am sure I speak for many of my colleagues, we are happy that CN is economically viable and we would like to help contribute to that continued economic viability.

[Traduction]

Bref, je crois que c'est ainsi que j'expliquerais la raison de l'évolution.

Pour ce qui est de l'express, les services d'express accusent un déficit important. A l'origine, lorsque ce service a été mis sur pied, il n'y avait pas de mode de transport concurrentiel. Nous avions l'habitude de livrer les paquets par train de desserte s'arrêtant à chaque station pour déposer la marchandise. Le coût est tout simplement exorbitant et à notre époque, ne nous permet plus de faire concurrence lorsque les camionneurs peuvent utiliser les grandes routes qui sont presque toutes gratuites. Donc, le chemin de fer abandonne les services d'express. A l'heure actuelle, l'express sert à déplacer de petits paquets, moins que des chargements complets, on utilise de moins en moins le chemin de fer pour transporter les petits paquets. Nos nouvelles installations à Montréal, comme je l'ai dit hier, n'ont même pas de voie d'accès. Les installations que nous construisons pour remplacer le service d'express au centre ville n'a pas de voie. A l'avenir, je prévois qu'il y aura très peu de transport de petits paquets par wagon de chemin de fer. C'est un commerce distinct qui ne se fait plus par chemin de fer.

Il y a beaucoup d'autres concurrents dans ces domaines... CP Express, par exemple, les camionneurs, les exploitants de voitures de livraison, les expéditeurs, vous pouvez énumérer toute une liste de gens qui participent... même le bureau de poste. Nous avons donc beaucoup de concurrence et j'estime que, par conséquent, il nous incombe de nous orienter vers les bénéfiques. Vous ne pouvez pas faire valoir qu'on a besoin de nous. Dans certaines régions très éloignées du pays, oui, nous sommes le seul transporteur et on a probablement besoin de nous, mais dans l'ensemble du pays, nous sommes en concurrence avec deux, trois, quatre ou cinq concurrents. Je crois donc qu'il nous incombe de maintenir officiellement un service d'express ou de laisser tomber l'affaire complètement.

Nous avons entrepris un programme de cinq ans dont c'est la première année et qui prévoit que la quatrième année nous rentrerons dans nos frais et que la cinquième année nous ferons un peu d'argent avec l'express. Nous avons fait appel à des consultants. Nous nous sommes penchés sur la question avec grand soin. Je crois que c'est un programme qui peut donner de bons résultats. Nous avons une bonne équipe de gestion enthousiaste qui apporte des changements. Ce ne sera pas facile, car il faudra changer les points de distribution, fermer certains centres et en ouvrir d'autres, créant ainsi des problèmes humains dans tout le pays. Il faut donc échelonner le programme sur une certaine période de temps, mais nous nous attaquons à la tâche.

M. Collenette: Merci beaucoup, monsieur le président. Bien sûr, tous les députés tiennent à féliciter une société de la Couronne qui fait des bénéfices et qui peut continuer à en faire, car le public estime en général que les sociétés de la Couronne sont par leur nature même inefficaces et lui coûtent cher. Et donc certainement, pour ma part, et je suis convaincu de parler au nom de nombre de mes collègues, nous sommes très heureux que le CN soit rentable et nous aimerions contribuer à une rentabilité économique continue.

[Text]

One problem that has recently been brought to my attention by pro-passenger rail groups is that now CN has been divested of its obligation to operate passenger train services it is taking a very unfair approach to negotiations with VIA Canada with regard to operating contracts in that the charges made to VIA under these contracts are exorbitant. Really to summarize it, VIA is not being given a break. Of course, CN did a very admirable job in providing passenger train services over the last few years in the face of general neglect, certainly government indifference to the passenger mode of travel by rail. Now that government has seen the light, now that there is new capital investment in the railways, and now that there is a great possibility that passenger rail, especially in the corridor areas and with fuel shortages, will really take off, it would seem to be unfair if CN as a Crown corporation is so obsessed with its own profitability that it would be perhaps bleeding this fledgling enterprise known as VIA Rail. Mr. Chairman, that is my first question to Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: First, I would like to assure you that the management of VIA Rail—and I believe Frank Roberts appeared before this Committee—is in extremely competent hands. Mr. Roberts was a CN officer, a regional vice-president. We appointed him president of VIA Rail when it was a subsidiary of CN. I have a great deal of faith in his abilities as a manager and as an individual. He has been able to attract to him a small but very competent staff and I can tell you that, in dealing with them, they are not pushovers. They understand the railway business backwards and forwards. They are perfectly aware of what are the true costs of operating a railway, what the costs should be to us. They have as much information on this probably as we do, between them and the CTC.

• 1640

We have just started the negotiations on operating contracts—they have been going off and on for some time but we have not got into the details—but we did agree with them on the equipment part of the operation late last week and managed to sell the passenger equipment, which they wanted, and they did not want all of it; they picked and chose and took the ones that were most useful to themselves. We were able to sell them the equipment at book value. Now, as you know, book value is not what you normally sell an asset at. It is considerably less than what you would normally sell it at. But we, I think, argued ourselves into the position of agreeing to book value because we did not want to overburden VIA from the very beginning with large capital charges. So they picked up from us locomotives and cars at a very reasonable rate.

The locomotives, particularly, were almost totally depreciated. I think for 120 locomotives they paid us \$1.2 million, something like \$10,000 or \$12,000 a unit. To buy these new, the new ones they are buying for LRC, they are paying over \$1 million. They are much better and newer and more powerful equipment with different trucks and different other parts, so

[Translation]

Un problème que les tenants du service voyageurs ont récemment porté à mon attention est que maintenant que le CN s'est départi de son obligation de fournir des services voyageurs, il adopte une approche injuste dans ses négociations avec VIA Canada pour ce qui est des contrats de fonctionnement, en ce sens qu'il réclame à VIA, dans le cadre de ses contrats, des frais exorbitants. Bref, VIA ne se voit offrir aucune chance. Bien sûr, le CN a accompli un travail admirable en fournissant des services voyageurs depuis quelques années malgré l'abandon général, et certainement malgré l'indifférence du gouvernement au déplacement des voyageurs par train. Maintenant que le gouvernement a vu clair, maintenant qu'on investit de nouveaux capitaux dans les chemins de fer, et maintenant qu'il existe de bonnes chances pour que le service voyageurs, surtout dans les régions peuplées et vu que la pénurie de combustible s'accroît, il me semblerait injuste que le CN, en sa qualité de société de la Couronne, soit si obsédé par sa propre rentabilité qu'il voudrait saigner à blanc cette entreprise embryonnaire qu'on appelle VIA Rail. Monsieur le président, c'est la première question que j'aimerais poser à M. Bandeen.

M. Bandeen: D'abord, j'aimerais vous assurer que la gestion de VIA Rail—et je crois que M. Frank Roberts a comparu devant votre comité—se trouve dans des mains extrêmement compétentes. M. Roberts était un administrateur du CN, vice-président régional. Nous l'avons nommé président de VIA Rail lorsque cette dernière était une filiale du CN. Je crois énormément en ses talents d'administrateur et en ses qualités personnelles. Il a pu s'assurer les services d'un personnel restreint mais très compétent et je peux vous dire, pour avoir été en contact avec eux, que ce ne sont pas des sots. Ils connaissent les chemins de fer à fond. Ils savent parfaitement quels sont les coûts véritables du fonctionnement d'un chemin de fer, et ce qu'il devrait nous en coûter. Eux et la CCT ont probablement autant d'information que nous à cet égard.

Nous venons de commencer les négociations des contrats d'exploitation—cela fait déjà un certain temps qu'elles sont en cours mais nous ne sommes pas encore entrés dans les détails—et nous sommes tombés d'accord avec eux vers la fin de la semaine dernière quant à l'équipement nécessaire. Nous avons pu leur vendre du matériel-voyageur, qu'ils voulaient en partie. Ils ont choisi le matériel qu'ils estimaient être le plus utile pour eux. Nous avons pu leur vendre ce matériel à sa valeur comptable. Comme vous le savez, la valeur comptable n'est pas le prix qu'on obtient normalement pour des biens, elle lui est considérablement inférieure. Nous avons finalement accepté la valeur comptable parce que nous ne voulions pas imposer à VIA des frais de premier établissement trop importants dès le début. Ils ont donc choisi des locomotives et des voitures à un prix très raisonnable.

Le coût des locomotives, en particulier, était presque totalement amorti. Je crois qu'ils nous ont versé 1.2 millions de dollars pour 120 locomotives, soit \$10,000 ou \$12,000 l'unité. Il leur en coûte plus d'un million de dollars pour en acheter des neuves qu'ils utiliseront pour les LRC. Il s'agit d'un matériel plus puissant, plus récent et mieux construit, dont les pièces

[Texte]

that you cannot compare them. But I just wanted to put it in proportion.

So I do not think we are charging them exorbitant charges. I do not think they would let us get away with it. I do not think the Minister of Transport would let us get away with it and I do not think CTC would. So I feel that your worries are unfounded. As a matter of fact, I think we need protection.

Mr. Collette: Hopefully, with the passage of this bill you are going to be strong enough that you will not need any protection. I am very encouraged by Mr. Bandeen's remarks, Mr. Chairman.

My second question is that there must be a savings to Canadian National because they are not responsible any more for passenger services. Has there been any policy decision taken that any savings as a result of the divesting of passenger services would go towards certain capital improvements, say, or track improvements for the road-bed? I realize that publicly you have lost money on the operation of passenger rail services for many years, but does the fact that you are not responsible any longer for passenger service give you any additional revenue? Does it save you any additional money?

Mr. Bandeen: It will over time. Just to put this in perspective, in 1976 we lost approximately \$50 million on passengers. That is after the government have paid 80 per cent of the loss. In 1977 it is approximately the same. It is 49 point something, I have forgotten the exact figure. So that in 1978 we are anticipating that, by the transfer of some of the services to VIA over the year . . .

Under the rules of the game as put forward by the government, and I think as approved by Parliament, they only pay us 100 per cent when the service is fully rationalized, and, although VIA is running all the services now, we are still picking up 20 per cent of the loss. The first rationalized service is going to appear on the scene on June 1 of this year. Hopefully, that is going to be the transcontinental train. When that occurs, then VIA will pay 100 per cent of those and that part of the loss will be removed from CN. Similarly, they are hoping to rationalize the Maritime by the fall of this year, and we have a letter from the Minister of Transport indicating his desire to have them all rationalized by April 1 of next year. So over that period of time will be removed from the CNR these losses which we incurred in previous years.

However, we are not optimistic that all the losses will be removed. As a matter of fact, in our negotiations with the Ministry of Transport and VIA, they are though negotiators and we are virtually certain that we are going to end up with a residual loss for a long period of time in the future. Certain costs which we have built into our plant and into our facilities are not recognized as a cost by the Ministry of Transport, and the CTC and VIA for that matter. I am thinking of some that we have built into, say, improving the tract structure which you have to do for passenger service. You have to maintain it in a different way. You have to spend capital in a different way; it is more expensive and you have a higher safety factor. If

[Traduction]

sont différentes, de sorte qu'on ne peut les comparer. Je voulais simplement vous prouver que nous n'avons pas abusé de la situation.

Je ne pense donc pas que nous leur demandions un prix exorbitant. Ils ne nous laisseraient d'ailleurs pas faire, pas plus que le ministre des Transports ou la CCT. Vos inquiétudes ne sont donc pas fondées. En fait, j'estime que nous avons plutôt besoin de protection.

M. Collette: Avec l'adoption du projet de loi, vous serez assez fort pour ne pas avoir besoin de protection. Je trouve les remarques de M. Bandeen très encourageantes, monsieur le président.

Deuxièmement, le Canadien National doit réaliser des économies puisqu'il n'est plus chargé des services-voyageurs. A-t-on adopté une politique voulant que ces économies soient consacrées à des améliorations, de la voie ou de la plate-forme par exemple? Je me rends compte que vous avez perdu de l'argent avec les services-voyageurs pendant de nombreuses années, et puisque vous n'avez plus à assurer ce genre de services, cela vous laisse-t-il des revenus supplémentaires? Cela vous permet-il d'économiser de l'argent?

M. Bandeen: Cela nous le permettra avec le temps. Pour vous replacer dans la bonne perspective, en 1976, nous avons perdu environ 50 millions de dollars avec les services-voyageurs. Il s'agit de la perte nette une fois que le gouvernement a épongé 80 p. 100 de la perte brute. En 1977, la situation était à peu près la même. Nous avons perdu environ 49 point quelque chose millions de dollars, j'ai oublié le chiffre exact. Nous prévoyons donc qu'en 1978, ayant transféré certains de nos services à VIA . . .

Selon les modalités établies par le gouvernement, et qui ont été je crois approuvées par le Parlement, VIA ne nous payera 100 p. 100 qu'une fois le service rationalisé. VIA exploite déjà tous ces services et pourtant, nous assumons encore 20 p. 100 des pertes. Le premier service rationalisé entrera en fonction le 1^{er} juin cette année. Espérons qu'il s'agira du train transcontinental. Lorsque cela sera fait, VIA assumera 100 p. 100 de ses pertes et déchargera d'autant le CN. De plus, ils espèrent rationaliser le service dans les Maritimes pour cet automne, et le ministre des Transports nous a envoyé une lettre indiquant qu'il souhaitait le voir rationalisé pour le 1^{er} avril de l'année prochaine. Le CN se verrait donc déchargé de cette autre partie des pertes qu'il assumait les années précédentes.

Toutefois, nous n'espérons pas nous débarrasser de toutes les pertes. En fait, le ministère des Transports et VIA sont des négociateurs qui jouent serré et nous sommes presque certains que nous nous retrouverons avec des pertes résiduelles pour encore une longue période. Certains coûts découlant de nos installations ne sont pas reconnus par le ministère des Transports ou par la CCT ou VIA. Je pense par exemple aux coûts d'amélioration de la voie nécessaire pour assurer un service-voyageurs. L'entretien de la voie est différent dans ce cas. Les dépenses sont différentes, c'est plus coûteux et il faut avoir un plus haut niveau de sécurité. Si VIA décide de ne pas utiliser cette voie pour des services-voyageurs, cette dépense figurera

[Text]

VIA comes along and decides not to run passenger trains on that particular section of track, we are still stuck with that expenditure which has partially appreciated, so we will have this in our books a residual, for a great number of years. We have anticipated that our loss will reduce by perhaps \$10 million this year, down from the \$50 million to the \$40 million; go down to about \$30 million in the year after and probably stay somewhere between \$20 million and \$30 million for the five-year period. Perhaps we are being pessimistic. Perhaps we are giving too much credit to the negotiating powers of VIA and MOT but that is the position we take.

• 1645

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I have a short question really for the Toronto area and that concerns the CN Toronto to Barrie commuter service. With the Government of Ontario now establishing the Richmond Hill service—I do not believe it is on the same track—what is going to happen to that? I realize we are straying really a little bit from the bill. It is more a general question.

Mr. Bandeen: That is not a commuter service in the definition of the act.

Mr. Collenette: But really it is. We know it is but it is not called that and for the purpose of the act it is not.

Mr. Bandeen: It makes a tremendous difference. Under the act it is an inter-city train, and under the act it goes to VIA. The only thing that does not move to VIA is commuter operations, by definition of what is a commuter operation. That particular run, as I remember, has been called an inter-city movement and it will go to VIA, and the operation of it will be to VIA's determination. That will be when it is rationalized and I believe that is by next spring at the latest.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, projections of the CNR as given to us by Mr. Bandeen, showing profit anticipated from 1978 through 1982, proposed that the profit will be \$267.8 million in 1982. Am I correct?

Mr. Bandeen: With the recap, yes.

Mr. McCain: After recap.

Mr. Bandeen: After recap.

Mr. McCain: Now, the thing that concerns me, is somewhat along the line of what Mr. Mazankowski was asking. Do you think that public pressure is going to permit you to accumulate that kind of profit?

Mr. Bandeen: Well, as I answered Mr. Mazankowski, with that profit we still barely hold our debt equity ratio. If we do not have a profit of that magnitude and retain the 80 per cent of it to finance capital, we are going to be back here asking for capital forgiveness in 1982. I think we have to work on the education of the various publics concerned. It is not so long ago that it was considered that the CN was always going to make a deficit. Over the last three or four years we have tried to establish that we should be in a profitable position; that it is our obligation to run an efficient, profitable corporation. I

[Translation]

dans nos livres pour de nombreuses années. Nous prévoyons que nos pertes diminueront d'environ 10 millions de dollars cette année, c'est-à-dire qu'elles passeront de 50 millions à 40 millions de dollars; puis à \$30 millions l'année suivante, et s'établiront probablement à \$20 ou \$30 millions pour la période de 5 ans. Nous sommes peut-être pessimistes. Nous surestimons peut-être le pouvoir de négociation de VIA et du ministère des Transports mais c'est la position que nous adoptons.

M. Collenette: Monsieur le président, j'ai une brève question qui a trait à la région de Toronto et au service de banlieue entre Toronto et Barrie. Qu'advient-il de ce service, une fois que le gouvernement de l'Ontario aura établi le service de Richmond Hill—je ne crois pas que c'est sur la même voie? Je me rends compte que nous nous éloignons de notre sujet. C'est une question d'ordre général.

M. Bandeen: Il ne s'agit pas vraiment d'un service de banlieue selon la définition qui figure dans la loi.

M. Collenette: Mais en fait, c'en est un. Nous savons que c'en est un mais on ne l'appelle pas comme ça aux fins de la loi.

M. Bandeen: Cela fait toute la différence. Aux termes de la loi, c'est un train intercity, qui passe donc à VIA. Les seuls trains qui ne seront pas incorporés à VIA sont les trains de banlieue, tels que définis dans la loi. Si je me souviens bien, ce service-là a été appelé un service interurbain et passera donc à VIA qui décidera si elle va continuer à l'exploiter ou non. Elle prendra cette décision une fois qu'il aura été rationalisé et je crois qu'elle le fera pour le printemps au plus tard.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, selon les projections que nous a données M. Bandeen, au sujet des profits prévus de 1978 à 1982, le CN devrait réaliser \$267.8 millions de profits en 1982. Est-ce exact?

M. Bandeen: Oui, après la révision.

M. McCain: Après la révision.

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Ma question correspond grosso modo à celle qu'a posée M. Mazankowski. Pensez-vous que la pression publique vous laissera accumuler ce genre de profits?

M. Bandeen: Comme je l'ai dit à M. Mazankowski, ces profits nous permettent tout juste d'équilibrer notre budget. Si on ne nous permet pas de conserver 80 p. 100 de ces profits pour financer nos dépenses en capital, nous devons revenir en 1982 pour demander une remise. Il faudra éduquer les populations concernées. Il n'y a pas si longtemps, on estimait que le CN serait toujours déficitaire. Ces 3 ou 4 dernières années, nous avons essayé de faire comprendre que nous devrions pouvoir faire des profits, que nous nous devons d'être efficaces et rentables. Il faudra essayer d'éduquer la population, afin

[Texte]

think we have to try to see that, as this time approaches, we educate the public for this. Whether we will be successful or not I do not know. I think we will but we will have to try.

Mr. McCain: Who is going to do it? Who is going to do that educating? I do not think you can do it for yourselves with the social pressures that are upon government today. I think you are assuming that social pressures will have to reverse themselves or become less more productive in the political sphere than they have been over the last 25 years, before you are going to be permitted to achieve that level of profit while people are crying to you that their markets have gone because of transportation costs—and that is precisely the way they are crying at the moment.

Mr. Bandeen: This is the problem we have to face. Just to put it in perspective, in time we are going to have an over \$5 billion corporation and the return on investment is going to be somewhere in the 7 or 8 per cent. It is not a large return on investment by any standard. You can do as well, I believe, in Canada Savings Bonds or better.

Mr. McCain: And we hope with less risk.

Mr. Bandeen: Yes. So I do not think it is an exorbitant profit. I think it is a bit shocking to think of the CNR's making that degree of profit, I believe, but it is not out of line with what other corporations are doing.

• 1650

Mr. McCain: What competitive position do you think you will now have, with the recap bill passed, in respect to the trucking industry? Do you think your costs now of operation, having rid yourself of this much indebtedness, will endanger the trucking industry?

Mr. Bandeen: The method of costing does not take into account the capital structure of the company in that direct a fashion. As a matter of fact, by moving capital from debt to equity you increase the costs as determined by the CTC. Very simply, on the portion of the capital that is debt, you have a fixed interest rate—I think our over-all average is 7 per cent or 8 per cent. When you have equity, it is treated as . . . I think the cost of the CPR's equity is now 18 per cent or 19 per cent. So by moving from debt to equity you, in reality—according to CTC—increase our costs. This is the basis on which our costing is done and a competitive basis for controlling our costs.

Mr. McCain: You are also, I believe, projecting that you will be borrowing \$834.8 million in that same five-year period.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: You will then be in roughly the same position of indebtedness—and when we are out in such astronomical figures, 5 per cent or 10 per cent I know is important—you are going to be in roughly the same position of indebtedness that you at present are in. How do you think you can function more efficiently with that debt five years from now than you can function with it now?

Mr. Bandeen: We will have a much larger plant. The total capital structure will be increased by significantly more than

[Traduction]

qu'elle soit prête à accepter cette situation lorsqu'elle se produira. Je ne sais pas si nous réussirons. Je crois que oui, et nous devons essayer.

M. McCain: Qui le fera? Qui les éduquera? Je ne pense pas que vous puissiez le faire vous-même, étant donné les pressions exercées actuellement sur le gouvernement. Ces pressions devront diminuer ou être moins efficaces que ces 25 dernières années dans le milieu politique pour que vous soyez autorisé à faire de tels profits alors que la population se plaint du fait que les marchés ont disparu en raison des frais de transport—et c'est exactement de cela qu'elle se plaint en ce moment.

M. Bandeen: C'est le problème que nous devons résoudre. Avec le temps, nous deviendrons une société valant plus de 5 milliards de dollars, qui obtiendra 7 ou 8 p. 100 en retour sur ses investissements. Ce n'est pas exagéré quel que soit le critère utilisé. On peut obtenir autant avec les obligations d'épargne du Canada ou même plus.

M. McCain: Avec moins de risques, espérons.

M. Bandeen: Oui. Je ne pense donc pas que ce sont des profits exorbitants. C'est un peu choquant de voir le CN faire de tels profits, mais ce n'est pas exagéré comparativement à ceux que réalisent d'autres sociétés.

M. McCain: Une fois adopté le projet de loi sur la révision de la composition du capital, serez-vous dans une posture concurrentielle par rapport à l'industrie du camionnage? Pensez-vous qu'une fois que vous vous serez débarrassé de ces dettes, vos coûts d'exploitation seront une menace pour cette industrie?

M. Bandeen: La méthode d'établissement des coûts ne tient pas compte d'une façon aussi directe de la structure du capital d'une société. En fait, comme l'a déterminé la CCT, les coûts augmentent lorsqu'on fait passer les dettes à l'avoir propre. C'est tout simplement qu'on verse un intérêt à taux fixe sur les dettes—je crois que la moyenne globale est de 7 ou 8 p. 100, tandis que lorsqu'il s'agit de l'avoir propre . . . je crois qu'il en coûte au CPR 18 ou 19 p. 100. Selon la CCT, les coûts augmentent lorsqu'on fait passer les dettes à l'avoir-propre. C'est de cette façon que nous établissons nos coûts et que nous les contrôlons.

M. McCain: Vous prévoyez également emprunter 834.8 millions de dollars au cours de cette période de cinq ans.

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Vous aurez donc à peu près le même endettement—lorsqu'il s'agit de chiffres aussi astronomiques, un taux de 5 ou 10 p. 100 est un taux important. Comment pouvez-vous penser être plus efficace dans cinq ans si vous avez le même endettement?

M. Bandeen: Nos installations seront beaucoup plus importantes. Notre capital augmentera encore plus. Le rapport

[Text]

that. It will be, as a proportion of our total capital, exactly the same as after recap, 42 per cent roughly, give or take a point. So, relatively speaking, we will be in the same position as we are immediately after recap; the debt will be of the same magnitude, but we will be a much larger corporation with a much larger flow of income.

Mr. McCain: What increment in plant do you anticipate for this \$800 million indebtedness, or the \$2.7 billion expenditure? Maybe you have outlined this already have you?

Mr. Bandeen: No, I am sorry, I have not. What do you mean by "increment in plant"?

Mr. McCain: Are you going to have many more miles of track? Are you going to have more cars? Are you going to have more hotels? Are you going to have another tower? What are we going to have? I ask this respectfully—because this is one of your towers, one of your centres.

Mr. Bandeen: I am rather hopeful that we are not going to have another tower.

Mr. Stevens: Leaning or otherwise.

Mr. Bandeen: Yes. I anticipate that the majority of this expenditure will be on Canadian rail—which is the largest part of our operation—Canadian rail, and the American rail properties, and telecommunications. These are the three areas of major thrust. We will be double tracking, continuing to double track some parts of the Western main line to Vancouver; we will be upgrading the track to Prince George and Prince Rupert, to use Rupert; we will be extending sidings, improving track conditions in Western Canada, essentially from Toronto west, but mainly concentrating on the area from Winnipeg to Edmonton and, more heavily, Edmonton to the West Coast, because these are the areas where the traffic volume is going to go. We have, for historical reasons, significant investments and capacity in Eastern Canada. We have railways that were built and which have been maintained over the years, and while they will require renewal of rail and ties as time goes on, they do not require a major expansion in capacity in the five years we are looking at. We will also be buying equipment; we will be buying equipment to maintain the tracks, but revenue-producing equipment over this period.

In telecommunications, we anticipate a significant expansion in all phases, with the exception of telegram, in the five-year period, and we will have to prepare for that.

Mr. McCain: So you are not suggesting that there is going to be much improvement or much capital investment east of Toronto. Is that what you are saying?

Mr. Bandeen: There will be the normal maintenance capital. But it does not appear, at this time, that there is a capacity problem. In Western Canada, we are trying to operate a single track through the Rockies down to Vancouver and the traffic is growing at just a phenomenal rate—it has since 1970. I have forgotten—in the early seventies, it was compounding at 12.5 per cent or 15 per cent. You can imagine what that means over a very short period of time, you have doubled and tripled your traffic. So this is our problem and we are trying to get ready for it. In Eastern Canada the growth is not going to be of the same magnitude and the growth that is going to occur can be

[Translation]

dette-avoir propre sera exactement le même après la révision, soit 42 p. 100 environ, à 1 p. 100 près. Nous nous trouverons donc exactement dans la même position après la révision, la dette sera la même mais nous serons une société beaucoup plus importante jouissant de revenus beaucoup plus élevés.

M. McCain: Quelles nouvelles installations prévoyez-vous obtenir avec une dette de 800 millions de dollars, ou plutôt une dépense de 2.7 milliards? Vous l'avez peut-être déjà dit?

M. Bandeen: Non, je suis désolé. Que voulez-vous dire par nouvelles installations?

M. McCain: Allez-vous poser de nombreux milles de voie? Allez-vous acheter des voitures? Allez-vous construire des hôtels? Ou une autre tour? Qu'allons-nous obtenir pour cette dépense? Je vous pose la question respectueusement—parce que c'est une de vos tours, un de vos centres.

M. Bandeen: J'espère que nous n'aurons pas d'autre tour.

M. Stevens: De Pise ou autre.

M. Bandeen: C'est cela. Je prévois que la majorité de ces dépenses seront consacrées aux voies canadiennes qui constituent la majeure partie de nos activités et aux biens américains ainsi qu'aux télécommunications. Ce sont là les trois domaines principaux de dépenses. Nous allons continuer à installer une double voie sur certaines parties de la ligne de l'Ouest jusqu'à Vancouver; nous allons améliorer la ligne de Prince George et Prince Rupert, pour utiliser celle de Rupert; nous allons étendre les voies d'évitement, améliorer l'état des voies dans l'Ouest du Canada, à partir de Toronto et en nous concentrant surtout sur la ligne Winnipeg—Edmonton et encore plus d'Edmonton à la côte Ouest, parce que ce sont les régions où le volume du trafic va augmenter. Pour des raisons historiques, nous avons des investissements importants et une forte capacité dans l'Est du Canada. Nous y avons des voies ferrées depuis des années. La voie et les traverses devront être remplacées avec le temps, mais il ne sera pas nécessaire d'augmenter la capacité dans cette région au cours des cinq années planifiées. Nous achèterons également du matériel, non seulement du matériel d'entretien mais également du matériel rentable.

Dans le domaine des télécommunications, nous prévoyons une expansion importante à toutes les étapes, à l'exception du télégraphe pour lequel nous devons nous préparer.

M. McCain: Il n'y aura donc pas beaucoup d'améliorations ou d'investissements à l'est de Toronto. C'est bien ce que vous voulez dire?

M. Bandeen: Il y aura toujours les dépenses normales d'entretien. Il ne semble pas y avoir en ce moment de problèmes de capacité. Dans l'Ouest du Canada, nous essayons d'exploiter une voie unique à travers les montagnes Rocheuses jusqu'à Vancouver. Le trafic y augmente à un taux phénoménal depuis 1970. Je ne me souviens plus du taux exact—au début des années soixante-dix, le trafic augmentait de 12.5 à 15 p. 100. Vous pouvez vous imaginer ce que cela représente pour un laps de temps aussi court. Le trafic a doublé et même triplé. Nous nous préparons donc à résoudre ce problème. La croissance prévue dans l'est du pays n'étant pas aussi impor-

[Texte]

handled on the existing track. You may have to put signals in, you may have to upgrade signals, you may have to put heavier rail but you are not going to have to do something basic to the track as you are in Western Canada.

• 1655

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Baker.

Mr. Baker: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bandeen, I think we are talking primarily here about cost and efficiency and service. If you had to manage a port you would put your management people in that port. If you had to manage an airport, you would put your management people at the airport. Where will the headquarters for CN Marine be? Taking into account that not 50 per cent or 60 per cent or 70 per cent but 78 per cent of your CN Marine operations are really in Newfoundland, where will your headquarters be for CN Marine?

Mr. Bandeen: I have to give you a fairly complicated answer to that question.

Mr. Baker: It would have to be complicated.

Mr. Bandeen: Prior to the CN being responsible for the management of CN Marine, except as an agent of the government, the operation was handled almost totally out of Moncton, New Brunswick, the headquarters. The attempt was made and, of course, successfully to run all the operations from there. As I think we have discussed over the last day and a half, I believe strongly in subdividing any division that can be subdivided so that you get the maximum flexibility and local input; if you can set up an operating division then you should to that.

What we are in the midst of doing with CN Marine is recognizing that there are at least four distinct operations and perhaps five which CN Marine is carrying out. One of them is the dockyard, of course, in Newfoundland. There is the coastal operation in Newfoundland, there is the ferry operation across to the mainland, there is the ferry operation P.E.I.-New Brunswick, and there are the Fundy operations, as they call them, which are the old CPR ferry operation plus the Bar Harbour-Yarmouth and Yarmouth-Portland. So what we are trying to do is subdivide CN Marine and give each one of these a management status of its own and appoint a general manager or other equivalent officer to head it.

So there will be headquartered in Newfoundland the operations that are peculiarly to Newfoundland's concern. Hopefully, Moncton will continue, of course, to have the headquarters of the P.E.I.-New Brunswick operation and Halifax will in all probability have the so-called Fundy operations although these are areas that are being looked at. For the foreseeable future, we intend to leave the over-all headquarters of CN Marine in Moncton. It will be perhaps a smaller operation as time goes on and the individual profit centres, if you wish, will have their own headquarters zone management.

Mr. Baker: As long as you understand that 78 per cent of your operations are in Newfoundland I would assume from a cost-efficiency level that 78 per cent of your headquarters will be situated in Newfoundland.

[Traduction]

tante qu'à l'Ouest, les voies existantes devraient pouvoir y faire face. Il suffirait sans doute d'améliorer la signalisation et peut-être installer des rails plus lourds, mais ce ne sera pas la même chose que dans l'Ouest.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Baker.

M. Baker: Merci, monsieur le président. Il est question du coût, de l'efficacité et de la qualité des services. Or, il est normal que la direction d'un port travaille au port même tout comme la direction d'un aéroport ait ses bureaux à l'aérogare. Or, compte tenu du fait que 78 p. 100 du travail du CN maritime se fait à partir de Terre-Neuve, je voudrais bien savoir où vous comptez implanter le bureau central de cette division?

M. Bandeen: Votre question exige une réponse plutôt complexe.

M. Baker: C'est bien ce que je pensais.

M. Bandeen: Du temps où le CN n'était pas chargé de la direction de CN Maritime, le siège social se trouvait à Moncton au Nouveau-Brunswick et c'est de là que la totalité des travaux de la société étaient dirigés. Ainsi que je vous l'ai expliqué hier et aujourd'hui, je préconise, dans la mesure du possible, de diviser les entreprises de façon à assurer un maximum de souplesse et de participation au niveau local.

Or, nous sommes arrivés à la conclusion que CN Maritime comprend quatre, voire cinq sections distinctes. L'une de celles-ci est représentée par les docks à Terre-Neuve. Il y a également le transport côtier au large de Terre-Neuve, le ferry-boat entre l'Île du Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, l'entreprise de la baie de Fundy qui regroupe l'ancien ferry-boat du CPR ainsi que la ligne Bar Harbour-Yarmouth et Yarmouth-Portland. Nous voulons donc diviser ce CN Maritime en sections distinctes dont chacune sera dirigée par un directeur général.

La section de Terre-Neuve aura bien entendu son bureau principal dans cette province. Le bureau de Moncton continuera à assurer la direction de la division de l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick tandis que celui de Halifax sera chargé vraisemblablement de la division de Fundy. Le siège social de CN Maritime devrait en principe rester à Moncton. L'importance de ce bureau va peut-être diminuer avec le temps, tandis que les autres divisions seront gérées à partir de leur propre bureau central.

M. Baker: Dès lors que 78 p. 100 des travaux de cette société se font à partir de Terre-Neuve, il serait normal du point de vue de la rentabilité que le bureau central de Terre-Neuve représente 78 p. 100 du tout.

[Text]

Mr. Bandeem: By definition you cannot subdivide a corporate headquarters to be located in four or five provinces or ten for that matter. As you know, if it is a headquarters the whole definition is the proximity of the people and their ability to interchange between one another. What we are trying to do is put the headquarters in each of the profit centres with the profit centre. In that case, definitely in St. John's there will be a headquarters of the dockyard, there will be of the coastal, as an example. Where the headquarters of the ferry operation between Newfoundland and Nova Scotia will be, I do not know. I do not think that has been decided yet. Moncton will continue to be the headquarters for the P.E.I.-New Brunswick one and will also, for the foreseeable future, continue to be the over-all headquarters.

Mr. Baker: In other words, what you must be saying is that there will be a greater presence of CN Marine personnel in Newfoundland.

• 1700

Mr. Bandeem: Yes. At the senior level. You are not going to stick me on . . . As you know, the number of people employed fluctuates, but there will be a greater presence of senior personnel in St. John's Newfoundland.

Mr. Baker: When can I expect this to happen?

Mr. Bandeem: I believe it has started already. I would have to check on it.

Mr. Baker: It was not so this morning.

Mr. Bandeem: I doubt that, I think we have already started, we have at least named the people; whether they have moved into St. John's or not, I would not know. I can check for you if you wish. It is something that you are doing with human beings and you cannot just place them.

Mr. Baker: I know.

Mr. Bandeem: You have to do it over a period of time and take into consideration their family life and their problems. The full intention is to staff the profit centre, which will be the coastal and the dockyard in St. John's.

Mr. Baker: Have you announced this as yet?

Mr. Bandeem: Yes, I believe it has been.

Mr. Baker: Do you mind if I do it again tonight?

Mr. Bandeem: No.

Mr. Baker: One other question, Mr. Chairman.

In describing your ferry operations, you omitted a ferry system that operates to Labrador; a very important ferry system because of the Lower Churchill power and development. This is the only contact these people will have with mainland Newfoundland. If you could, while you are checking into your facts on the personnel that have to do with CN marine being present in Newfoundland, could you also check to see what the long-range plans are for the port of Lewisporte, which happens to be in my riding and which is the connecting point with Labrador? Could you do that as well?

[Translation]

M. Bandeem: Il est impossible en principe de répartir le siège social d'une entreprise entre plusieurs provinces, que ce soit cinq ou dix. Il faut en effet pour le bon fonctionnement d'un siège social, que les personnes qui y travaillent puissent communiquer facilement entre elles. Nous voulons néanmoins créer des bureaux centraux dans chacun des centres de profits. C'est pourquoi le bureau central des docks se trouvera bien entendu à Saint-Jean. On n'a pas encore décidé quant à l'emplacement du bureau principal du service de traversé reliant Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse. Moncton restera le bureau central du service reliant l'Île du Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick de même que le siège central de toute l'entreprise.

M. Baker: Il faudra donc à votre avis augmenter le personnel de CN Maritime en place à Terre-Neuve.

M. Bandeem: C'est exact en ce qui concerne le personnel de cadre. Le nombre total des employés n'est jamais fixe, bien entendu; mais le nombre de personnel de cadre devrait augmenter à Saint-Jean, Terre-Neuve.

M. Baker: Cette augmentation de personnel est prévue pour quand?

M. Bandeem: Je crois qu'elle a déjà commencé, mais je devrai vérifier cela.

M. Baker: Le chiffre n'atteignait pas encore 50 ce matin.

M. Bandeem: Les personnes ont déjà été nommées mais je ne sais pas si elles sont déjà à leur poste à Saint-Jean. Si vous le voulez, je peux vérifier. Il faut tenir compte du facteur humain lors de ces nominations.

M. Baker: Je le sais fort bien.

M. Bandeem: Tout cela prend du temps car chacun a une famille et différents autres problèmes, mais éventuellement le Centre de profit chargé du transport maritime et des docks devrait fonctionner à partir de Saint-Jean.

M. Baker: Est-ce que c'est déjà officiel?

M. Bandeem: Je crois bien que si.

M. Baker: Cela vous ennuyerait-il que je l'annonce ce soir?

M. Bandeem: Pas du tout.

M. Baker: Je voudrais poser une autre question, monsieur le président.

Parlant des services de traversée, vous avez oublié celui qui dessert le Labrador, particulièrement important à cause de la centrale du Bas Churchill. Ce ferry-boat est l'unique bien entre le Labrador et Terre-Neuve. Lorsque vous vérifiez le nombre de personnes qui travailleront à Terre-Neuve pour le CN maritime, pourriez-vous par la même occasion vérifier quels sont les plans à long terme pour le port de Lewisporte qui se trouve dans ma circonscription et qui relie la province au Labrador?

[Texte]

One further question. You mentioned the Trans-Canada Highway, or the roads versus the rail service, and I would like you to tell me whether it is really financially advantageous to divert Newfoundland traffic from the rail service to the Trans-Canada Highway, bearing in mind that the Trans-Canada Highway in Newfoundland has no parallel in all of Canada in that the speed limit varies from 55 to 10, depending on what stretch of road you are on. And have you considered the depreciation on your trucks in this move?

Mr. Bandeen: I can answer that one simply yes. For certain traffic, particularly express and smalls, it is much cheaper for us to move it by truck than it is by rail in Newfoundland, notwithstanding the fact that we own the railway. And we have considered the depreciation on the trucks and fuel consumption.

Mr. Baker: Fine, Mr. Chairman. That is good.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

For the Committee's information, we will have with us tomorrow afternoon Mr. Earl White, National President of Canadian Railways Employees' Pension Association. That will be tomorrow afternoon at 3.30. We will stand Clause 1 until this evening.

Clause 1 allowed to stand.

Mr. Stevens: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Stevens, on a point of order.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I sent a letter to Mr. Bandeen on March 27 requesting certain statistical information, and I think it would be very helpful for tonight's meeting if Mr. Bandeen could be allowed to table that now. I think he has it available and we could perhaps peruse it over the dinner break.

The Chairman: Mr. Bandeen says that he does have that here and it will be tabled this evening.

Mr. Bandeen: We can table it now if that is agreeable.

The Chairman: Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

The Committee is adjourned until this evening at 8.00 p.m., same room.

EVENING SITTING

• 2004

The Chairman: Order, please. We have the quorum to hear the evidence. We will resume consideration of Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof. We will continue consideration under Clause 1.

With us this evening is Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways; Mr. J.H. Spicer, Corporate Vice-President, Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer, CN Rail; and Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization. First on the list we have Mr. McKenzie.

[Traduction]

Une dernière question maintenant. Parlant de la Transcanadienne, et des avantages du transport routier par opposition au transport ferroviaire, pourriez-vous me dire si vous estimez réellement rentable de remplacer le transport ferroviaire à Terre-Neuve par le transport routier, compte tenu du fait que la limite de vitesse varie de 10 à 55, selon les tronçons? Par ailleurs, avez-vous tenu compte de l'amortissement des camions?

M. Bandeen: Les envois express et les petits colis en particulier reviennent beaucoup moins cher par camion que par chemins de fer à Terre-Neuve, même si les chemins de fer nous appartiennent. Dans ces calculs, nous avons tenu compte de l'amortissement des camions et du prix de l'essence.

M. Baker: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Baker.

Je signale aux membres du Comité que demain après-midi à 15 h 30, notre témoin sera M. Earl White, président national de l'Association des retraités et des employés des chemins de fer canadiens. L'article 1 est réservé jusqu'à ce soir.

L'article 1 est réservé.

M. Stevens: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Stevens.

M. Stevens: Le 27 mars dernier, j'ai adressé une lettre à M. Bandeen lui demandant certaines statistiques; je crois qu'il serait utile en vue de la réunion de ce soir, que M. Bandeen nous donne ces chiffres maintenant, ce qui nous permettrait de les étudier d'ici ce soir.

Le président: M. Bandeen me signale que ces données seront déposées ce soir.

M. Bandeen: Je peux vous les remettre immédiatement, si vous voulez.

Le président: D'accord?

Une voix: D'accord.

Le président: C'est ce qui sera fait.

La séance reprendra ce soir à 20 heures dans la même salle.

SEANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, nous avons le quorum voulu pour entendre des témoignages. Nous reprenons l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois. Nous en sommes à l'article 1.

Comparaissent ce soir, M. R. A. Bandeen, président directeur général des chemins de fer du Canadien national; M. J. H. Spicer, vice-président de la société; M. R. R. Latimer, vice-président directeur des chemins de fer du CN; et M. K. E. Hunt, vice-président, relations syndicales-patronales et organisation. Vient en premier sur ma liste M. McKenzie.

[Text]

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. The Clerk has presented me with these answers to the questions, prepared by Mr. Bandeen and his officials. Now, I appreciate the answers and will be dealing with them in more detail tomorrow when Mr. White appears as a witness, but I would like to have these appended or have them on official stationery and signed. There is no signature on here; there is nothing. I would like something more official than these unsigned papers.

• 2005

The Chairman: Okay, Mr. McKenzie. If it is agreeable, we can have them appended to the proceedings and we will have them officially then in our *Minutes of Proceedings* tomorrow.

Mr. McKenzie: I would appreciate it. Also, I would like to read another couple of paragraphs into the record, from this March 28 document prepared by the Canadian Railways Employees' Pension Association. Now, they state,

The actuarial liability for accrued benefits of the pension funds at any given point in time is the then present value of all of the pensions being paid to pensioners plus the then present value of all accrued benefits which will become payable to employees and their beneficiaries, etc. For the C.N.R. Pension Trust Funds the unfunded accrued actuarial liability is the amount owing by the C.N.R. to these trust funds, at any particular point in time, to ensure that the assets of the funds are adequate to meet the accrued actuarial liabilities. This "liability" of C.N.R. has been growing by leaps and bounds during the past ten years, and it has not been included in the totals of the Assets and Liabilities of the Company.

I mentioned this afternoon about this term you use, "unfunded liability". It is a very interesting term. I have never heard it before and I see a little research has been done on it. The Canadian Institute of Chartered Accountants has prepared a list of 854 accounting words and accounting terms and this term, "unfunded liability" is not in their list unless they added it very, very recently. The correct terminology for what we are talking about in the Canadian Institute of Chartered Accountants for this pension problem, they claim, should be "CNR Promissory Note". I do not know who originated this, but it is not an accepted piece of terminology.

Now, I would like to get this information. Mr. Bandeen, this is also pointed out in the March 28 document. It claims:

It is the opinion of Canadian Railways Employees' Pension Association that the action of C.N.R. in not including their unfunded accrued actuarial liability in their Statement of Assets and Liabilities, while it may be legal, tends to mislead the persons who read the Annual Reports of the Company.

I would like to ask what is the increase or decrease in the unfunded liability?

The Chairman: Mr. McKenzie, would you mind for the information of the Committee, to tell us from what document you are...

Mr. McKenzie: March 28, 1978.

[Translation]

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Le greffier m'a remis les réponses préparées par M. Bandeen et ses collègues. Je remercie M. Bandeen et j'en reparlerai de façon plus détaillée demain lorsque comparaitra M. White, mais j'aimerais qu'elles soient annexées à notre procès-verbal ou qu'elles soient reproduites sur papier officiel et signées. Il n'y a pas de signature, rien du tout. J'aimerais que ce soit plus officiel que cela.

Le président: D'accord, monsieur McKenzie. S'il n'y a pas d'objection, on pourrait les annexer au procès-verbal, ce qui leur donnera un caractère officiel.

M. McKenzie: Je vous en serais reconnaissant. J'aimerais d'autre part consigner au procès-verbal deux autres paragraphes—des documents du 28 mars préparés par l'Association canadienne des employés retraités des chemins de fer. Je cite:

Le passif actuariel couru des fonds de pension à n'importe quel moment représente la valeur de toutes les pensions versées aux retraités plus la valeur de tous les bénéfices non répartis qui devront être payés aux employés et à leurs bénéficiaires, etc. Pour le fonds fiduciaire de pension du CN, le passif actuariel couru non consolidé est la somme due par le CN à ses fonds fiduciaires, à n'importe quel moment, pour assurer que l'actif des fonds est suffisant pour payer le passif actuariel couru. Ce passif du CN croît depuis 10 ans de façon inconsiderée et n'a pas été inclus dans les totaux des bilans de la compagnie.

J'ai cet après-midi parlé de ce «passif non consolidé». C'est en effet une expression très intéressante. Je ne l'avais jamais entendue et je vois qu'on a effectué quelques recherches à son sujet. L'Institut canadien des comptables agréés a préparé une liste de 854 termes de comptabilité et «passif non consolidé» n'y figure pas à moins qu'il l'y aient ajouté très récemment. Le terme exact de l'avis de l'Institut canadien des comptables agréés pour ce problème de pension, devrait être «billet à ordre du CNR». Je ne sais pas à qui l'on doit l'expression mais elle ne semble pas reconnue par les experts.

Autre chose qui est également signalée dans le document du 28 mars. Je reprends ma citation:

L'Association canadienne des employés retraités des chemins de fer est d'avis que le fait de ne pas inclure le passif actuariel couru non consolidé au bilan du CN est peut-être légal mais tend à tromper les lecteurs des rapports annuels de la compagnie.

Pouvez-vous m'indiquer l'augmentation ou la diminution de cette dette non consolidée?

Le président: Monsieur McKenzie, voudriez-vous, pour la gouverne du Comité, nous indiquer de quel document vous tirez...

M. McKenzie: Du 28 mars 1978.

[Texte]

The Chairman: Is it an official document you are referring to?

Mr. McKenzie: This is a document prepared by the Canadian Railways Employees' Association National Headquarters and B.C. Branch and signed by their President, Mr. J. Earl White, National President.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKenzie: So if I could find out what was the increase or decrease in the unfunded liability.

Mr. Bandeem: In what time period?

Mr. McKenzie: Well, let us start with 1977.

Mr. Bandeem: The increase in 1977?

Mr. McKenzie: Yes, it was an increase.

• 2010

Mr. Bandeem: In 1977 there was an increase and a decrease. Let me give you the two: there was an increase of \$14,429 million, and this was because of the payments that were made to retired pensioners, the commitments to pay them between \$9 and \$4 a month depending on when they had retired. When you make a commitment such as that, it creates a liability—although I realize that you do not like the terminology—it creates a liability of fund, and because it was not funded, it becomes an unfunded liability. So the increase in 1977 was, indeed, to pay these amounts to people already on pension. This is an *ex gratia* payment that was made by the company in consideration of the cost of living increases that had occurred during the year.

There was also a reduction, I believe a reduction, which came about of \$1,131,400 because of payments by the company towards the reduction of this liability.

Mr. McKenzie: The CNR, and I suppose the CPR too and a lot of other railroads, have had a lot of financial difficulties over the years. That is no secret. You had to rely on these pensions funds to obtain funds to continue your operation?

Mr. Bandeem: Never. We have some bonds of CNR, which are owned by the pension fund. I am sorry I do not have the exact figure. These were ones that were purchased during the nineteen sixties, a small amount of them—I have forgotten the figure, perhaps we have it. Do we? It is \$38 million, I am told. We are paying them off as they come due. But, we have never used the funds for financing the CNR, in fact, I think it is not permitted under the Pension Benefits Standards Act. In any case, we do not use it.

Mr. McKenzie: In connection with this Pension Benefits Standards Act, they have just recently started negotiating with you people, have they not, over the handling of the fund?

Mr. Bandeem: No. It came into effect in the mid-sixties . . .

[Traduction]

Le président: Il s'agit d'un document officiel?

M. McKenzie: C'est un document préparé par l'Association canadienne des employés retraités des chemins de fer, Bureau national et Direction de la Colombie-Britannique et signé par le président national, M. J. E. White.

Le président: Merci.

M. McKenzie: Peut-on me dire de combien a augmenté ou diminué ce passif non consolidé?

M. Bandeem: A quelle époque?

M. McKenzie: Ma foi, commençons par 1977.

M. Bandeem: L'augmentation de 1977?

M. McKenzie: Oui, s'il s'agit d'une augmentation.

M. Bandeem: En 1977, il y a eu une hausse et une baisse. Je vais vous donner les deux chiffres: il y a eu une augmentation de 14,429 millions de dollars à cause des pensions versées aux retraités puisque l'on s'était engagé à leur verser entre \$4 et \$9 par mois d'après le moment où ils avaient pris leur retraite. Lorsque l'on fait une telle promesse, on se retrouve avec une charge financière, même si vous n'aimez pas l'expression, et, en l'absence de fonds, cela devient un passif non consolidé. En 1977, l'augmentation a donc servi à verser ces montants à ceux qui étaient déjà à leur retraite. C'est un paiement à titre gratuit que la société a consenti, étant donné la hausse du coût de la vie.

Il y a également eu une baisse d'environ 1,131,400 dollars puisque les paiements faits par la société ont contribué à diminuer ce passif.

M. McKenzie: Le CN, et probablement le CP comme bien d'autres sociétés de chemins de fer, ont connu d'énormes difficultés financières depuis quelques années. Ce n'est un secret pour personne. Vous avez dû vous servir des fonds de pension pour obtenir des fonds vous permettant de poursuivre vos activités, n'est-ce pas?

M. Bandeem: Jamais. Le fonds de pension détient certaines obligations du CN. Je suis désolé de ne pas avoir le chiffre exact. Ces obligations ont été achetées dans les années 60, très peu d'ailleurs, mais j'ai oublié le montant exact. Peut-être quelqu'un a-t-il ce chiffre avec lui? En effet; le montant est de 38 millions de dollars, me dit-on. Nous rachetons les obligations au fur et à mesure de leur échéance. Jamais nous sommes-nous servis de ces fonds pour financer le CN. De toute façon, je crois que cela n'est pas autorisé par la Loi sur les normes de prestations de pension. De toute façon, nous ne nous servons pas de cet argent.

M. McKenzie: Au sujet de cette Loi sur les normes des prestations de pension, ne vient-on pas d'entreprendre tout récemment des négociations avec vous au sujet de l'administration du fonds?

M. Bandeem: Non. La loi est entrée en vigueur au milieu des années 60 . . .

[Text]

Mr. McKenzie: Just a minute, please. While you speak two other of your officials are also speaking. This has happened twice. If one of your officials wants to make a contribution, I would like to hear him singly, please.

The Chairman: No, Mr. Bandeen will make the comments.

Mr. McKenzie: Then let one of them say whatever they want to say to Mr. Bandeen, then relate it to me. I do not want to hear three people at the same time.

Mr. Baker: You are the Chairman, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: That is a great observation.

Mr. Bandeen: I am sorry, could we have the question again? I have forgotten it.

Mr. McKenzie: You said that you have never used these funds in hard times at the railroad, as . . .

Mr. Bandeen: I think we are prohibited under the Pension Benefits Standards Act from using it.

Mr. McKenzie: You said that, and then two of your officials spoke.

Mr. Bandeen: Then you asked me, I believe, another question after that.

Mr. McKenzie: Through the confusion I have forgotten it. Would the two gentlemen who had something to say please inform me through Mr. Bandeen? Or are you going to allow them to speak separately?

The Chairman: I have already mentioned, Mr. McKenzie, that Mr. Bandeen will answer for the officials unless he directs the Chair that somebody else might answer.

Mr. McKenzie: Let us pause until they can relate whatever they wanted to inform him about; I will wait until they relate it to him.

Mr. Bandeen: I think I already know it, I remember what your question was: had we just begun negotiations with the Pension Benefits Standards, and the answer is no. We have been under it since its inception in the late nineteen sixties, I think 1968. I would have to check on the date, but I think it was 1968.

Mr. McKenzie: How has it come about that you owe this \$1 billion to this pension fund? Can you explain all that?

Mr. Bandeen: Without getting into a great deal of detail, up until 1961 we did not fund the pension. When a person retired on pension a certain amount of money was set aside to pay that individual his pension for the rest of his life and his survivor. We switched in 1961 to a funded basis, which then was adopted by the Pension Benefits Standards Act in 1967 or 1968—I have forgotten the exact date. It said that you had to have it fully funded for all the people—the ones who were working and including the ones who had retired. We did not have the money put aside for that method of funding in advance, nor did a great many other companies. So we had it evaluated by the actuaries and they have to, by the law, re-evaluate it at least every three years and determine what this amount of money is. We then have to accept that, pay 7.5

[Translation]

M. McKenzie: Un moment, s'il vous plaît. Deux de vos hauts fonctionnaires discutent pendant que vous parlez. C'est la deuxième fois que cela se produit. Si l'un de vos hauts fonctionnaires désire apporter quelque chose à la discussion, j'aimerais qu'il parle seul.

Le président: Non, c'est M. Bandeen qui doit répondre aux questions.

M. McKenzie: Alors laissez-en un dire à M. Bandeen ce qu'il veut lui dire puis celui-ci me le transmettra. Je ne veux pas entendre parler trois personnes à la fois.

M. Baker: C'est vous le président, monsieur le président.

M. McKenzie: Très profond?

M. Bandeen: Je suis désolé, mais j'ai oublié la question, pourriez-vous la répéter, s'il vous plaît?

M. McKenzie: Vous avez dit ne jamais vous être servi, même en cas de difficulté, du fonds comme . . .

M. Bandeen: Je crois que la Loi sur les normes de prestations de pension l'interdit.

M. McKenzie: Vous avez dit cela et puis deux de vos hauts fonctionnaires se sont mis à parler.

M. Bandeen: Ensuite je crois que vous m'avez posé une autre question.

M. McKenzie: Je l'ai oubliée dans la confusion. Ces deux messieurs qui disaient quelque chose pourraient-ils me faire passer ces renseignements par M. Bandeen? Ou allez-vous les laisser parler d'eux-mêmes?

Le président: Monsieur McKenzie, je vous ai déjà dit que M. Bandeen répondra à vos questions au nom des hauts fonctionnaires à moins qu'il fasse savoir à la présidence que quelqu'un d'autre va répondre.

M. McKenzie: Attendons qu'ils aient le temps de raconter ce qu'ils veulent lui dire.

M. Bandeen: Je crois déjà le savoir. Vous avez demandé si nous ne venions pas de commencer des négociations au sujet de l'application de la Loi sur les normes des prestations de pension et je vous ai répondu par la négative. Nous sommes assujettis à cette loi depuis son adoption à la fin des années 60; je crois que c'était en 1968. Je vérifierai la date.

M. McKenzie: Comment alors pouvez-vous devoir 1 milliard de dollars au fonds de pension? Pouvez-vous m'expliquer cela?

M. Bandeen: Sans être obligé de vous donner tout un fatras de détails, je dirais que jusqu'en 1961, nous ne contribuions pas au fonds de pension. Lorsqu'une personne prenait sa retraite, on mettait de côté une somme qui servait à verser une pension au retraité, jusqu'à sa mort, et par la suite à son survivant. En 1961, nous avons décidé de créer un fonds de pension véritable qui a été reconnu par la Loi sur les normes des prestations de pension, adoptée en 1967 ou 1968. La loi stipulait que les fonds de pension devaient contenir de l'argent pour les travailleurs comme pour les retraités. Nous n'avions pas réservé d'argent pour suivre cette méthode de financement anticipé, comme bien d'autres sociétés d'ailleurs. On a donc fait évaluer notre situation par des actuaires qui, en vertu de la loi, doivent réévaluer le fonds à tous les trois ans au moins afin

[Texte]

per cent interest on it, and attempt to amortize it over a fixed period of time. The period of time varies depending on the cause of the increase in the liability or the decrease.

• 2015

Mr. McKenzie: I see. The two gentlemen that interjected, did you have anything further to . . . ?

Mr. Bandeen: No, I will talk to them and answer for the CN.

Mr. McKenzie: You will what?

Mr. Bandeen: I will answer for the CN.

Mr. McKenzie: Okay. Well, I would suggest that in future to stop this confusion, of me having to listen to two other interjections while I am listening to you, would you ask your officials—I do not mind if we stop for a minute while you gather the information. This thing has gone on for an extraordinary length of time and you have not convinced the pensioners association at all and you have not convinced their actuaries and you have not convinced their attorneys so it is obvious that . . .

Mr. Bandeen: Mr. McKenzie, if I could just straighten out a couple of things in that—and I am sure that you know this but perhaps the other members of the committee do not—that this group does not represent all our pensioners. It represents a small group of pensioners and not the total of Canadian National or indeed the CP so far as I know. Under our contracts, when the company guarantees a pension to an individual who has worked for the company there are rules, and when he retires he is guaranteed that. It does not matter how the pension fund performs, the pension fund could go bankrupt, disappear, but the company still is obliged to pay that pension. The contract is between the corporation and the individual who is retired.

Mr. McKenzie: You are receiving no representations from any other pension groups; they are perfectly satisfied with the pensions they are receiving? Are they all being paid out of the same fund?

Mr. Bandeen: Yes, and I did not say we were not receiving other representations, all I was saying is this particular group that you have information from and letters from represents a small portion of our pensioners. They have made their representation to the Noel Hall Commission in some detail on several occasions, I believe and he took it into consideration and evaluated it in his report.

Mr. McKenzie: Well, perhaps the other groups could take a lesson from this group because they are not fooling around with amateurs for advice; they are getting actuaries to study this whole situation. I want to comment that Mr. White has been in touch with his actuaries and, his attorneys since we received these unsigned answers from you this afternoon and we will be going into some detail. Your answers are vague; they are unsatisfactory; they are not being accepted by the actuaries, so I think we have made a good step by having Mr. White appear tomorrow afternoon. Now are any . . . ?

The Chairman: Excuse me, Mr. Lapointe on a point of order.

[Traduction]

de savoir combien d'argent il contient. Ensuite, nous avons accepté de payer un intérêt de 7.5 p. 100 et tenté d'amortir la dépense en un délai donné. Ce délai varie suivant la cause de la hausse ou de la baisse du passif.

M. McKenzie: Je comprends. Les deux messieurs qui vous ont interrompu avaient-ils quelque chose à . . .

M. Bandeen: Non, je leur en parlerai et vous répondrai au nom du CN.

M. McKenzie: Vous allez quoi?

M. Bandeen: Je vais vous répondre pour le CN.

M. McKenzie: Très bien. À l'avenir, pour éviter ce genre de confusion, et pour ne pas me faire entendre deux autres voix pendant que vous me parlez, je vous suggérerais de demander à vos hauts fonctionnaires . . . Cela ne me gêne pas d'attendre quelques minutes le temps que vous vous renseigniez. Cela dure depuis déjà assez longtemps et vous n'avez pas réussi du tout à convaincre l'Association des retraités, ni leurs actuaire, ni leurs avocats; de toute évidence . . .

M. Bandeen: Monsieur McKenzie, permettez-moi de rectifier certaines de vos observations. Vous le savez certainement, mais d'autres membres du Comité pourraient l'ignorer, cette association ne représente pas tous nos retraités. Elle représente un petit groupe de retraités et non pas tout le personnel du CN ni celui du CP, du moins à ma connaissance. D'après nos contrats, lorsqu'une société promet une pension à une personne qui a travaillé pour elle, il y a certaines règles. Quel que soit le fonds de pension, même s'il y a une faillite, la société demeure obligée de verser une pension. Le contrat est entre la société et la personne qui prend sa retraite.

M. McKenzie: Les autres associations de retraités ne se plaignent pas; sont-elles parfaitement heureuses des pensions qu'on leur verse? Les pensions proviennent-elles toutes du même fonds?

M. Bandeen: Oui, et je n'ai pas dit que les autres ne se plaignaient pas. Tout ce que je vous ai dit, c'est que cette association dont vous avez des renseignements et des lettres ne représente qu'une faible partie de nos retraités. Elle a présenté une plainte en détail à la Commission Noel Hall et ce, à plusieurs reprises. La commission en a tenu compte et a analysé ces interventions dans son rapport.

M. McKenzie: Les autres associations pourraient peut-être suivre l'exemple de celle-ci qui ne va pas chercher conseil auprès d'amateurs; elle fait étudier la question par des actuaire. M. White a d'ailleurs communiqué avec ses actuaire et ses avocats depuis que nous avons reçu de vous ces réponses non paraphées cet après-midi. On va les étudier attentivement. Vos réponses sont vagues, incomplètes et inacceptables d'après les actuaire. Ce fut donc une excellente initiative que d'inviter M. White à comparaître demain après-midi. Maintenant, y a-t-il . . .

Le président: Pardonnez-moi, M. Lapointe invoque le Règlement.

[Text]

M. Lapointe: Je ne pense pas, monsieur le président, que vous puissiez laisser continuer ce genre de remarques très longtemps. M. Bandeen, le président du Canadien National, a fait tout en son pouvoir pour nous fournir une réponse quand même assez élaborée sur des questions qui ont été posées hier après-midi. Je crois que cela doit être reconnu et je pense que ce genre de remarques devraient cesser immédiatement.

The Chairman: Mr. McKenzie's time has elapsed and I will put him on the second round but I caution the members to restrict as much as possible their questioning to the bill. We have allowed some straying but we are going way beyond that. The point of order is well taken; Mr. Bandeen I believe has answered to the best of his ability and has furnished the information to you, Mr. McKenzie. If you find that it is not satisfactory, there is nothing more that we—we cannot expect him to repeat the same answers that he has given on two occasions now.

Mr. McKenzie: On the same point of order . . .

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: . . . if we are not satisfied with the answers I hope you are not saying that I cannot ask another question. That was not a point of order; Mr. Lapointe was just expressing an opinion. We will continue with this tomorrow afternoon.

The Chairman: As you please. Mr. Mazankowski.

• 2020

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the president of the CNR, Mr. Bandeen, provided us with some figures this afternoon, profit projections before recap and after recap, and I am not sure if either of those sets of figures take into consideration the impact of the withdrawal of the obligations that would be placed on the CNR as a result of passenger service, having regard to the fact that the railway passenger service is being transferred to VIA Canada. What impact would that have on the projections he has given us today?

I am looking at the eleventh annual report of the CTC, 1977, which indicates that CN recorded a loss of \$203 million in respect of passenger train services in 1976. Assuming that all passenger services are transferred to VIA Rail, is that reflected in the projected figures you have given me today? If not, what adjustments would you be prepared to make?

Mr. Bandeen: What we have reflected is a reduction in our portion of the expense. You are correct on the total cost figures, or I think you are, but the cost to the CN, the portion that was not paid in a subsidy from the federal government, was approximately \$50 million in both 1976 and 1977. We have anticipated that in 1978 this will be down to about \$40 million, that it will drop in stages in the next year down to \$30 million, then to \$20 million, and that we will retain a residual cost of passenger business of about \$20 million through the five-year period. This is already built into the figures.

Mr. Mazankowski: I have the figures before me. You have claimed losses of \$203,061,773 million and you received pay-

[Translation]

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I do not think we should tolerate any longer such remarks. Mr. Bandeen, Chairman of the CN, has done his best to answer, in quite an elaborate way, to the questions asked yesterday afternoon. I think that fact should be recognized and that you should put a stop to those remarks immediately.

Le président: Le temps de M. McKenzie est écoulé mais je vais lui accorder un second tour. J'avertis donc les membres de s'en tenir le plus possible à des questions portant directement sur le projet de loi. Nous avons laissé un peu de latitude aux membres, mais nous sommes au bout de la corde. Le rappel au Règlement est justifié. Je crois que M. Bandeen a répondu du mieux qu'il a pu pour donner tous les renseignements que vous demandiez, monsieur McKenzie. Si vous n'en êtes pas satisfait, nous ne pouvons rien faire de plus. On ne peut l'obliger à répéter les réponses qu'il vous a déjà données à deux reprises.

M. McKenzie: Au sujet du même rappel au Règlement . . .

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: . . . si nous ne sommes pas satisfaits des réponses, j'espère que vous ne m'interdirez pas de poser une autre question. Ce n'était pas un rappel au Règlement. M. Lapointe s'est contenté d'exprimer son opinion. Nous poursuivons demain après-midi.

Le président: Si vous le désirez. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le président des chemins de fer nationaux, M. Bandeen m'a donné certains chiffres cet après-midi. Il s'agit des prévisions quant aux bénéfices, avant la révision du capital et après cette dernière. Je me demande si ces chiffres tiennent compte de l'incidence de la prise en main par VIA Canada du service voyageurs. Quelle sera donc l'incidence de ce facteur sur les chiffres qu'on nous a fournis aujourd'hui?

Je me reporte au onzième rapport annuel de la CCT, 1977, qui indique que les services voyageurs ont occasionné au CN une perte de 203 millions de dollars en 1976. Dans l'hypothèse où tous les services voyageurs passent à VIA Rail, cela est-il reflété dans les chiffres qu'on nous a donnés aujourd'hui? Dans la négative, quel rajustement faudrait-il effectuer?

M. Bandeen: Nous avons tenu compte d'une réduction de nos dépenses. Ce facteur a donc une incidence sur nos coûts totaux, vous avez raison. Mais pour ce qui est du CN, cette partie des coûts qui n'étaient pas couverts par une subvention du gouvernement fédéral s'élevait à 50 millions de dollars en 1976 et 1977. Nous avons donc ramené cela à 40 millions de dollars en 1978, chiffres que nous avons fait passer à 30 millions de dollars pour l'année suivante et à 20 millions de dollars pour l'année d'après. Nous allons maintenir un coût résiduel, pour le service voyageurs, de 20 millions de dollars au cours d'une période de cinq ans. Mais nous avons tenu compte de ce facteur dans nos chiffres.

M. Mazankowski: J'ai les chiffres sous les yeux. Pour des pertes s'élevant à 203,061,773 millions de dollars, \$61,773,

[*Texte*]

ments to December 31, 1977—and I realize there may be some lag there—of \$145,088,661 million. That is roughly \$55 million or \$60 million. What you are really saying is that this is a residual figure and you have scaled it down to a figure of \$20 million.

Mr. Bandeem: By 1981, I believe it is.

Mr. Mazankowski: So the withdrawal of the passenger service is reflected in the figures you have given me this afternoon.

Mr. Bandeem: To the best of our ability, yes.

Mr. Mazankowski: That is fine. I then presume that any consideration with regard to adjustment in the statutory freight rates for the movement of grain would not be taken into consideration.

Mr. Bandeem: That is right.

Mr. Mazankowski: There is really no reason for you to do that because there is nothing definitive to suggest that will be adjusted, other than the recommendations of the Hall report. Could you give the Committee some idea as to what impact that would have on those figures? I realize that you are only estimating here, or guesstimating, but could you give the committee some idea?

I think it has been stated by the Minister of Transport in the House, and I think it is probably supported by most of the political parties . . . I am not sure about the NDP, and it is rather strange that they should not be here. They were not here yesterday and are not here tonight, but I am not allowed to make comment on the attendance or non-attendance of some people. However, I am wondering what impact that might have in terms of your profit picture since it is quite likely, I think quite probable, to assume that there will be an adjustment made to the statutory rates, whether it comes from the farmer's pocket, whether it comes from the public treasury or whether a portion of it comes from both sources.

Mr. Bandeem: We have made an estimate, if I can give you the figures, of what might happen if various constraints were removed, and Crowsnest grain is one. The problem of Newfoundland are under study now by a commission that is due to report in the near future, and we have had to make assumptions about what degree of relief there would be. I could give you what we consider to be our best estimate at the moment, although it could be wildly wrong. As you know, there has been no indication of the level of relief that might occur in any one of these areas, but we have made an estimate, trying to plug in on what we consider a realistic figure. The effect it has on the surplus is that in 1978 the surplus becomes \$130.1 million. I mean the profit; I am using the term "surplus" interchangeably with "profit".

• 2025

Mr. Mazankowski: Does that take into consideration the upturn in prospects that you indicated earlier? You said earlier that you had projected a break-even proposition, but things had become considerably better. Too had the Government of Canada does not have the same sort of experience, because we could certainly welcome that. Shock agrees with me.

[*Traduction*]

vous avez reçu, au 31 décembre 1977, des paiements de \$145,088,661. Le solde est d'environ 55 à 60 millions de dollars. Vous dites donc qu'il s'agit là d'un «résidu» que vous avez rabaisé jusqu'à 20 millions de dollars.

M. Bandeem: Il aura diminué à ce montant en 1981.

M. Mazankowski: Autrement dit, la disparition du système voyageurs est reflétée dans les chiffres que vous m'avez donnés cet après-midi.

M. Bandeem: Nous avons essayé d'en tenir compte.

M. Mazankowski: Très bien. Je suppose donc que tout rajustement en ce qui a trait aux tarifs statutaires pour le transport des marchandises n'a pas été pris en compte.

M. Bandeem: Vous avez raison.

M. Mazankowski: Vous avez eu raison de ne pas en tenir compte puisque rien de définitif n'a été fait en ce sens, puisqu'il ne s'agit que d'une recommandation du rapport Hall. Pouvez-vous nous donner une estimation de l'incidence d'une telle mesure sur les chiffres que j'ai sous les yeux? Je me rends compte qu'il ne s'agirait que d'une estimation, d'une supposition, mais nous aimerions savoir ce que cela représenterait.

Le ministre des Transports a dit à la Chambre et je suppose que tous les partis politiques l'appuient là-dessus . . . sauf le NPD peut-être, qui brille par son absence ce soir. Le NPD n'était pas représenté hier non plus mais, quoi qu'il en soit, il ne m'appartient pas de faire des observations sur l'assiduité des membres du Comité. J'aimerais toutefois savoir quelle incidence un rajustement aux tarifs statutaires aurait sur les bénéfices que vous réaliserez, que le rajustement se fasse en tirant les fonds des poches des agriculteurs, du Trésor public ou des deux à la fois.

M. Bandeem: Nous avons fait une estimation de ce qui se passerait si l'on levait certaines restrictions comme celles qui découlent de l'accord de Nid du Corbeau pour les céréales. Une commission se penche actuellement sur les problèmes de Terre-Neuve et elle doit présenter son rapport incessamment. Nous avons dû cependant faire certaines hypothèses quand au rajustement qui s'imposerait. Je peux vous faire part de notre meilleure estimation à date même si elle pourrait s'avérer complètement fausse. Vous n'ignorez pas qu'on ne sait absolument pas quel rajustement nous pourrions faire et nous avons dû essayer de jongler avec les chiffres les plus réalistes. Nos profits en 1978 pourraient grimper jusqu'à 130,1 millions de dollars.

M. Mazankowski: Est-ce que cela tient compte de la relance dont vous avez parlé plus tôt? Vous avez dit plus tôt qu'on prévoyait atteindre le seuil de rentabilité mais que la conjoncture s'avérait encore meilleure que prévu. On ne pourrait que souhaiter que le Gouvernement du Canada soit dans la même position que vous. Shock est d'accord avec moi.

[Text]

Mr. Bandeen: It does to a degree. I do not know about our latest information, but we are using, for 1978, \$130.1 million for 1979, \$193.8 million; for 1980, \$257.5 million; for 1981, \$294.2 million, and for 1982, it goes down to \$238.1 million. In 1982, if this scenario were indeed to occur, we would be subject to federal taxation of about \$116 million, so the net I was giving you was the profit after taxation. You will find a drop in 1982 and in subsequent years because we would be liable to income tax—not in the total amount but in a significant amount.

Mr. Mazankowski: Is that after recap or before recap?

Mr. Bandeen: That is after recap with the constraints removed. I am sorry, I do not have it before recap.

Mr. Mazankowski: No, that is fine.

Mr. Bandeen: That totals to \$1,113.7 million surplus. I think I gave you a figure of \$880.9 million earlier in the day.

Mr. Mazankowski: Yes, that is right.

Mr. Bandeen: Now it is \$1,113.7 million.

Mr. Mazankowski: What does that do in terms of your responsibilities with regard to railway rehabilitation? Obviously, a fair amount of money will have to be spent. We have a commitment by the government of \$200 million towards railway rehabilitation. There was the \$100 million that was announced originally, and I think that was adjusted upwards at the Ottawa Liberal love-in that took place here not too long ago.

Mr. Chairman, if the CNR is paid a compensatory rate, or a version of the compensatory rate, do you feel, Mr. Bandeen, that it is necessary as well for the government to make this sort of added commitment towards the rehabilitation? If you are put in a position where you are hauling grain and hauling products and receiving your recovery with regard to costs et cetera, do you think it would be necessary to rely upon these additional government handouts?

Mr. Bandeen: Basically, had we been paid a commercial rate over the history, there would be no need for the catch-up position. We would have been maintaining the property at a level commensurate with the level of traffic being offered. Until now, we have been unable, because of a lack of funds, to maintain it at the level we would like. What we have suggested, and what I think the government is attempting to do, is catch the lines up to the level they should be at; then, if we are on a commercial basis with rates, we will be able to maintain them at that level and go on. But we cannot do the catch-up out of just normal commercial rates. That would not be what you would expect in any other traffic that is moving; you expect it to be done as you go along. In order to have the rates high enough for us to rehabilitate those lines, they would be unnecessarily high, so my suggestion, and I think the suggestion of the people involved in it, was to let us catch-up. Get the railways in Western Canada on to a minimum standard, pay a

[Translation]

M. Bandeen: La relance aurait une certaine incidence. Nous avons avancé, pour 1978, le chiffre de 130,1 millions de dollars; pour 1979, 193,8 millions de dollars; pour 1980, 257,5 millions de dollars; pour 1981, 294,2 millions de dollars et pour 1982, nos profits redescendraient à 238,1 millions de dollars. En 1982, si nos prévisions se réalisent, nous devrions verser 116 millions de dollars en impôts au gouvernement fédéral et les chiffres que je vous ai donnés sont les chiffres nets, impôt déduit. Cela explique donc la baisse que nous prévoyons en 1982 puisque, à partir de cette date, nous serons imposés, non pas sur le total de nos bénéfices, mais sur une grande partie.

M. Mazankowski: Est-ce que ces chiffres ont été calculés en tenant compte de la réévaluation du capital?

M. Bandeen: Oui, et en tenant compte du retrait des «contraintes». Excusez-moi, je n'ai pas les chiffres correspondants s'il n'y avait pas de révision du capital.

M. Mazankowski: Cela me suffit.

M. Bandeen: Nous aurions donc un surplus de \$1,113.7 millions. Un peu plus tôt, je vous ai donné un total de 880,9 millions de dollars.

M. Mazankowski: C'est juste.

M. Bandeen: Cela passerait désormais à 1,113.7 millions.

M. Mazankowski: Mais qu'est-ce que cela signifie du point de vue de vos responsabilités à l'égard de la relance du chemin de fer? De toute évidence, il vous faudra dépenser une bonne somme d'argent. Le gouvernement s'est engagé à dépenser 200 millions de dollars pour sa part. On a d'abord annoncé des dépenses de 100 millions de dollars et après le congrès libéral qui s'est tenu à Ottawa, on a relevé ce chiffre.

Si le CN reçoit une compensation, est-il nécessaire que le gouvernement s'engage à participer à la relance du chemin de fer? Si vous transportez des céréales ou des produits et si vous exigez des tarifs assortis à vos coûts, pensez-vous qu'il soit nécessaire que le gouvernement vous vienne en aide?

M. Bandeen: Si traditionnellement nous avions perçu des tarifs commerciaux, nous ne serions pas en si mauvaise posture qu'il faille nous réhabiliter. Nous maintiendrions nos installations pour répondre à la demande. Jusqu'à présent, nous n'avons pas pu le faire, parce que nous n'avions pas les fonds nécessaires pour les maintenir au niveau voulu. Ainsi que nous l'avons proposé, le gouvernement cherche à rénover le réseau; lorsque des tarifs commerciaux seront en vigueur, nous aurons de quoi maintenir la qualité. Mais les tarifs commerciaux à eux seuls ne permettront pas de payer la totalité des travaux de rénovation, lesquels travaux exigeront du temps. Les tarifs devraient être fixés à un niveau exorbitant si nous voulions qu'ils constituent l'unique source de rénovation. C'est pourquoi il nous faut du temps pour rattraper. Le chemin de fer de l'Ouest devra pour commencer être porté à un niveau de qualité minimum tout en instituant un tarif qui nous permettra de l'entretenir et de remplacer le matériel roulant au fur et à mesure.

[Texte]

rate that will allow us to maintain it at that, and replace it as it comes due for replacement.

• 2030

Mr. Mazankowski: What do you need to achieve that standard? Could you give us some idea?

Mr. Bandeén: The amount of money?

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Bandeén: The last figure that I saw for the CN was approximately \$600 million. That was a couple of years ago.

Mr. Mazankowski: That came out of the Liberal convention.

Mr. Bandeén: Oh, did it?

Mr. Mazankowski: Pardon me for being political, but we are in a political scenario here now, and I must take advantage of that. Did that figure come from you or did that come from the Minister?

Mr. Bandeén: The figure came from us, the \$600 million, but these were for the lines that were frozen to the year 2000 and did not include the Prairie rehabilitation authority ones that are to be determined. There would be an extra amount for them.

Mr. Mazankowski: In other words, you are saying that if you were given \$600 million, plus a version of a compensatory rate to haul grain, you would be able to discharge your mandate very effectively in terms of providing adequate and efficient service. I realize there are always conditions that disrupt that good intention, but what you are really saying is that with \$600 million earmarked for rehabilitation and an adjustment in compensatory rates, with this bill CNR would be well equipped to handle the job and to discharge its mandate in an effective and adequate fashion. Is that what you are saying?

Mr. Bandeén: That is right, yes. As I said earlier, the \$600 million covers the ones now frozen to the year 2000. If there are others added to that there would be . . .

Mr. Mazankowski: That \$600 million is money that would be earmarked for the CN line or the combination?

Mr. Bandeén: No, I believe that is CN lines only.

Mr. Mazankowski: So we are now talking about \$800 million and \$600 million; that is \$1.4 million in terms of . . .

The Chairman: That is \$1.4 billion.

Mr. Mazankowski: Yes, you are right, Mr. Chairman; \$1.4 billion.

Mr. Benjamin: You are just a country boy.

Mr. Mazankowski: It is nice to have you back.

Mr. Chairman, it has been reported in the press that, in addition to enhancing the operations of the CNR, this bill would result in quite a substantial saving of money to the government. The figure of \$145 million has been kicked around, at least in the press, as a prospective saving to the government over the next five years. Mr. Bandeén, could you comment on that figure; if so, could you confirm or reject it? I

[Traduction]

M. Mazankowski: De combien avez-vous besoin pour cela?

M. Bandeén: Combien d'argent, vous voulez dire?

M. Mazankowski: Oui.

M. Bandeén: Il y a deux ans, le CN avait fait état de 600 millions de dollars.

M. Mazankowski: Ce chiffre avait été avancé lors du congrès du parti Libéral.

M. Bandeén: Vraiment?

M. Mazankowski: Vous m'excuserez de faire de la politique, mais comme il s'agit d'une question politique, je vais essayer d'en profiter. C'est vous qui avez avancé ce chiffre ou bien le ministre?

M. Bandeén: C'est nous qui avons calculé ce chiffre de 600 millions, uniquement pour les lignes qui devaient rester bloquées jusqu'à l'an 2,000, les lignes relevant du programme de rénovation des chemins de fer des Prairies n'ayant pas encore été fixées. Il faudra, bien entendu, prévoir un montant supplémentaire pour ce réseau.

M. Mazankowski: Donc, si vous obteniez 600 millions de dollars plus un tarif compensatoire pour le transport des céréales, vous seriez parfaitement à même d'assurer des services convenables et efficaces. Donc, sans tenir compte des impondérables, ces 600 millions de dollars pour la rénovation du réseau plus les tarifs compensatoires et le présent bill devraient permettre au CN d'offrir des services ferroviaires convenables?

M. Bandeén: C'est exact. Ces 600 millions de dollars s'appliquent uniquement aux lignes qui ont été bloquées jusqu'à l'an 2,000. Si d'autres viennent s'ajouter . . .

M. Mazankowski: Ce montant de 600 millions est destiné uniquement aux lignes du CN ou à l'ensemble du réseau?

M. Bandeén: Je crois qu'il s'agit exclusivement du CN.

M. Mazankowski: Il s'agirait donc de 800 millions de dollars plus 600 millions, soit 1.4 million.

Le président: Plutôt 1.4 milliard.

M. Mazankowski: Vous avez raison, 1.4 milliard.

M. Benjamin: Vous venez de votre campagne.

M. Mazankowski: Je suis content de vous revoir.

D'après certains articles parus dans la presse, le présent bill aurait pour effet, outre l'amélioration du fonctionnement du CN, de permettre au gouvernement de réaliser des économies substantielles. Ainsi le gouvernement devrait pouvoir économiser quelque 145 millions de dollars au cours des cinq années à venir. Ce chiffre est-il exact, à votre avis, monsieur Bandeén? Comment a-t-il été obtenu?

[Text]

am sure this figure has come about as a result of discussions with you, and if it is accurate, could you give us the calculation?

Mr. Bandeen: That figure is not personally familiar to me.

Mr. Mazankowski: The Prime Minister also said that the passing of this bill immediately would constitute a saving of \$100 million. Is that true?

Mr. Bandeen: I was about to say that the immediate savings to the government would be the purchase of the preferred shares over the period of time.

Mr. Mazankowski: Right. Which are roughly what? Eighty million dollars a year?

Mr. Bandeen: Yes, but it is increasing because it is 3 per cent of the gross revenue. The reduction to the government, the obvious one, is that we would cease to pay interest on the \$808 million; so the difference between these over the five years is the most certain figure you would have, and this amounts to about \$235 million or \$240 million in estimate. You realize it is an estimate because the preferred shares are tied to revenue.

In addition to that, you would get other savings, which include the reduction in purchase funds. At the moment, the government is obligated under bonds that were floated before 1960 to put up certain amounts of money annually if the bond value lies below a certain figure. Over the period, this is estimated to save about \$25 million, and because the interest now becomes a profit instead of an interest, the government gets 20 per cent of this back.

• 2035

Mr. Mazankowski: As a minimum.

Mr. Bandeen: Right. So those total \$230 million. The \$145 million is the actual difference—I have a figure in front of me now—between the preferred stock and the interest that would not be paid. But in addition to the \$145 million, you have the purchase funds of \$25 million over the five years; roughly \$5 million a year. That is an average over the last five years. It could change, depending on the bond market. As for the dividend on the interest, which indeed we will have to pay because it now becomes a profit, the minimum is \$65 million. So your \$230 million figure is probably the best figure. In addition to that, of course, to the extent that we earn a profit above the \$65 million a year, which is the relief in interest, we will be paying 20 per cent of that. So I would hope this is very much a minimum figure.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I thank Mr. Bandeen and his staff for furnishing us with certain statistical information in response to a letter that I sent to him, which I mentioned earlier, dated March 27. Mr. Bandeen, as you can presumably well understand, I did not ask questions that I did not have the answers to, certainly as far as 1976 was concerned. I have had a brief

[Translation]

M. Bandeen: Pour ma part, je n'ai jamais entendu parler de ce chiffre.

M. Mazankowski: Le premier ministre lui-même a dit que l'adoption immédiate du bill permettrait d'économiser 100 millions de dollars. Est-ce bien vrai?

M. Bandeen: J'allais justement dire que cela permettrait au gouvernement de racheter les actions privilégiées.

M. Mazankowski: Au rythme de 80 millions de dollars par an, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui, mais cela va augmenter vu qu'elles représentent 3 p. 100 des revenus bruts. La principale économie pour le gouvernement consiste dans le fait que nous ne payons plus l'intérêt sur 808 millions de dollars. Or, sur cinq ans cela représente 235 à 240 millions de dollars. Ce n'est qu'une estimation, bien entendu, les actions privilégiées dépendant des bénéfices.

Il y aurait d'autres économies, y compris la réduction des fonds d'achat. A l'heure actuelle, le gouvernement est tenu de verser des montants annuels si la valeur des obligations de l'emprunt de 1960 tombe en dessous d'un certain chiffre. Nous espérons économiser \$25 millions de dollars au cours de cette période, à quoi il faut ajouter 20 p. 100, car l'intérêt s'est transformé en profit pour le gouvernement.

M. Mazankowski: Au minimum.

M. Bandeen: Exact. Cela représente donc au total 230 millions de dollars. La somme de 145 millions de dollars étant est en fait la différence qui existe entre les actions privilégiées et l'intérêt qu'on n'aura plus à payer. Mais il faut ajouter à la somme de 145 millions, \$25 millions de fonds d'acquisition pour les cinq dernières années, soit environ \$5 millions par an. Cela représente une moyenne. Ce chiffre peut changer en fonction du marché des obligations. Pour ce qui est du dividende sur l'intérêt, que nous devons payer puisqu'il s'agit maintenant d'un profit, le montant minimal est de \$65 millions. Le chiffre de \$230 millions est probablement le meilleur calcul possible. Dans la mesure où nous enregistrons un profit supérieur à 65 millions de dollars par an, nous devons verser 20 p. 100 de cette somme. J'espère que c'est là un chiffre minimum.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je voudrais remercier M. Bandeen et ses collaborateurs pour les renseignements statistiques qu'ils nous ont donnés suite à une lettre que je lui ai adressée le 27 mars, lettre dont j'ai déjà parlé. Monsieur Bandeen, vous comprendrez que je n'ai pas posé de questions auxquelles je n'avais pas de réponse, du moins en ce qui concerne l'année

[Texte]

opportunity to compare your answers with the summations that we were able to put together comparing CP and CN, and there seem to be some differences between the figures you have given us and what we have been able to develop for ourselves from the CTC figures and the other public figures. I was wondering if I could take you through it a little.

Perhaps you would like to make a statement on what you have given the Committee first of all. I think you mentioned that there were certain qualifications that you thought you should make clear for the record.

Mr. Bandeen: I think the principal qualification is that I always feel a little hesitant in producing figures for another corporation or another entity, and indeed, you asked us to produce figures for CP Rail—an estimate of their figures. We have tried to give you the figures to the best of our knowledge, although we are not privy to the accounts of the CPR. These come from public sources, adjusted, either in the case of CN Rail or CP Rail, to make them comparable to the extent that we can. But we cannot vouch for the Canadian Pacific figures. They are our best estimate of what they are.

The Chairman: Excuse me. For the new members attending the Committee this evening, it is the practice of this Committee to allow approximately ten minutes to every questioner. So be aware to keep questions and answers as brief as possible.

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I may start with this reconciliation that I would like to get between the figures that have been tabled and the ones we ended up with, hopefully the Committee understands that what we are really trying to show are the efficiencies, or lack of efficiency, comparing the CN as an operation to the CP.

The first figure, Mr. Bandeen, if I may, is really the last figure; the average number of employees between the two railroads. Our figures show that in 1976 there were 64,816 CN employees. Your figures show a total of 50,059. What perhaps is the difference in the two figures?

Mr. Bandeen: Our total employment was, of course, much higher than this. In 1976, our total employment was approximately 80,000 employees. This is for the total company. What we were trying to give you was the figure for CN Rail, which is, of course, the largest division, and the 50,059 are the employees of CN Rail. This excluded passenger and express and the other items to make it comparable again with the CPR figure.

Mr. Stevens: Your CP figure, as far as employees are concerned, is pretty well dead on the figure we had, but for reasons I am not too sure of, we have over 14,000 more shown on your rail side than you are showing.

• 2040

Mr. Bandeen: Well, I think this is back when we had passenger shown not as a separate division. We had express. These were employees included in a global figure, and 1976

[Traduction]

1976. J'ai eu la possibilité de comparer vos réponses avec les chiffres que j'ai pu réunir, pour ce qui est du budget du CP et du CN. Il semble qu'il y ait quelques différences entre les chiffres que vous nous avez donnés et ceux que nous avons pu obtenir auprès de la CCT et d'autres organismes gouvernementaux. Peut-être pourrais-je vous interroger un peu là-dessus?

A moins que vous ne préfériez donner aux membres du comité des précisions sur les chiffres que vous nous avez donnés. Vous avez dit que vous aimeriez éclaircir certaines réserves que vous avez faites pour que tout soit clair.

M. Bandeen: La principale réserve que je ferais, c'est que j'hésite toujours à produire des chiffres relatifs à une autre société. En effet, vous nous avez demandé de produire des chiffres concernant CPR. Nous nous sommes efforcés de vous donner satisfaction, bien que nous ne soyons pas dans le secret des comptes du CP. Ces chiffres émanent de source publique et ils ont été ajustés dans le cas de CN comme dans celui de CP pour nous permettre d'établir des comparaisons. Mais nous ne pouvons pas garantir les chiffres du Canadien Pacifique. Ce sont les estimations les plus exactes que nous ayons pu faire.

Le président: Excusez-moi. J'aimerais souligner à l'attention des députés qui assistent au comité ce soir, que nous avons l'habitude d'accorder environ 10 minutes à chaque intervenant. Tâchez donc de limiter au maximum vos questions et vos réponses.

M. Stevens.

M. Stevens: J'aimerais pouvoir éclaircir la différence qui existe entre les chiffres qui ont été déposés et ceux auxquels nous sommes arrivés. Les membres du comité comprendront certainement que nous nous efforçons de mettre en lumière l'efficacité ou l'absence d'efficacité du CP et du CN en comparant leurs budgets.

Le premier chiffre que vous nous avez donné, monsieur Bandeen, est en fait le dernier: il s'agit de la moyenne entre les employés des deux sociétés de chemin de fer. Nos statistiques révèlent qu'en 1976, le CN a employé 64,816 personnes, tandis que vos chiffres indiquent un total de 50,059 personnes. Comment expliquez-vous cet écart?

M. Bandeen: L'effectif total des employés est bien sûr beaucoup plus élevé que cela. En 1976, nous employions au total environ 80,000 personnes. Il s'agit de l'ensemble de la société. Nous avons cherché à vous donner le nombre des employés de CNR qui est la section la plus importante. Ceux-ci sont au nombre de 50,059. Ce chiffre exclut les employés des trains de passagers et des express, afin de pouvoir les comparer avec les chiffres relatifs au CPR.

M. Stevens: En ce qui concerne le nombre des employés du CP, votre chiffre correspond pratiquement aux nôtres, mais pour des raisons que j'ignore, nos chiffres montrent que le CNR emploie 14,000 personnes de plus que vous n'indiquez.

M. Bandeen: Cela remonte à l'époque où les trains de passagers ne faisaient pas l'objet d'une catégorie à part. C'était le cas des trains express. Nous calculions l'effectif global des

[Text]

was the first year that we actually broke them down into divisions, and what the 50,000 represents is the CN rail. Also, you may have in the rail figure the American rail properties which have about 6,000 employees. But we take them out; the CP does not put their American figures in either. The Sault Line is not included in these figures. So the 50,000 in 1959 represents, to the best of our knowledge, the equivalent of CP rail.

Mr. Stevens: Right. Well, Mr. Bandeen, can you give us the hundred dollar revenue compensation figure that I asked for? I see you make the comment:

Comparative figures not available, will forward when received.

I was wondering if you now have them.

Mr. Bandeen: I am sorry, we do not. I will get them to you as soon as we have them.

Mr. Stevens: What is the hang-up on that? Have you got them for 1976?

Mr. Bandeen: May I check for a minute? I am not certain. I am sorry we do not have it here. We will try to get them to you in the next day or so.

Mr. Stevens: The reason I asked that is, according to our calculation, for every hundred dollars worth of revenue, the CN compensation cost is \$53.86 in 1976 compared with a CP cost of \$42.21. It was quite a startling difference. Have you any explanation as to why compensation—if those figures are correct—would be running over 20 per cent higher in relation to your revenue in the CN compared with the CP?

Mr. Bandeen: Well, I think you are getting it back to this problem; you are getting the compensation for passenger express and American employees put in. So when you take those out, I think it will come much closer.

May I point out to you that on the sheet that was given to you is the operating ratio, which is one of the principal methods of judging the railways in North America. And as you will note, the CN operating ratio has come down from almost 91 to 89.4 between the two years; CP's has stayed relatively the same; it is 87.9 up to 88.1. We are getting closer on the operating ratio.

The operating ratio, as you know, is the comparison between expenditures before income tax with the revenues. When you get the proper compensation figure for the 50,000 persons I think you will get a much closer comparison.

Mr. Stevens: All right, Mr. Bandeen, now that you have gone on to that operating ratio, could you give us the actual figures that you are using there when you come up with those percentages? What do you show as the revenue and what do you show as the expense figures in each of the years for each of the railways?

[Translation]

employés et c'est en 1976 que, pour la première fois, nous les avons répartis en plusieurs divisions. C'est pour cela que le CNR compte 50,000 employés. Les employés des installations ferroviaires américaines sont peut-être également comptés dans ce chiffre: il s'agit d'environ 6,000 personnes. Nous les avons soustraites. Le CP ne compte pas non plus ses employés qui travaillent sur des lignes américaines. La ligne de Sault-Ste-Marie n'est pas comprises dans ces chiffres. Donc en 1959, l'effectif de CPR équivalait à peu près à 50,000 personnes.

M. Stevens: D'accord. Monsieur Bandeen, pourriez-vous nous donner les chiffres portant sur les indemnités de revenu de \$100? Vous dites:

Les chiffres comparatifs ne sont pas disponibles et nous vous les communiquerons ultérieurement lorsque nous les recevrons.

Je me demande si vous les avez maintenant.

M. Bandeen: Non, je suis navré. Je vous les communiquerai dès que possible.

M. Stevens: Comment cela se fait-il? Avez-vous ces chiffres pour 1976?

M. Bandeen: Permettez-moi de vérifier car je n'en suis pas sûr. Je suis navré, mais nous n'avons pas ces chiffres ici. Nous nous efforcerons de vous les communiquer d'ici un jour ou deux.

M. Stevens: Si je vous pose cette question, c'est que, d'après nos calculs, le montant de l'indemnité du CN est de \$53.86 dollars en 1976 pour un revenu de \$100, tandis que le montant de l'indemnité du CP est de 42.21 dollars. Cela fait une différence surprenante. Pourriez-vous nous dire, si toutefois ces chiffres sont exacts, comment il se fait que le montant de l'indemnité du CN est 20 p. 100 supérieur à celle du CP?

M. Bandeen: Vous revenez toujours au même problème; ce chiffre a été calculé en comptant les employés affectés aux trains express de passagers et aux lignes américaines. Si vous supprimez ces derniers, vous obtenez des chiffres beaucoup plus rapprochés.

J'aimerais souligner que le document qui vous a été distribué fait état du coefficient de fonctionnement: il s'agit d'une des principales méthodes d'évaluation des réseaux ferroviaires de l'Amérique du Nord. Vous remarquerez que le coefficient de fonctionnement du CN est passé de 91 à 89.4 en 2 ans; celui du CP s'est pratiquement maintenu au même niveau: il est passé de 87.9 à 88.1. Nous arrivons pratiquement aux mêmes chiffres pour ce qui est du coefficient de fonctionnement.

Comme vous le savez, le coefficient de fonctionnement consiste en une comparaison entre les dépenses avant les déductions fiscales et les revenus. Lorsque vous aurez effectué le calcul du montant de rémunération pour les 50,000 employés du CN, la comparaison sera beaucoup plus aisée.

M. Stevens: D'accord, monsieur Bandeen. Puisque vous parlez du coefficient de fonctionnement, pourriez-vous nous donner les chiffres réels sur lesquels vous vous fondez pour en arriver à de tels pourcentages? Qu'entendez-vous par revenus et qu'entendez-vous par dépenses pour chaque année et pour chaque société de chemins de fer?

[Texte]

Mr. Bandeen: I am sure that is available. I do not know whether we have it here with us in Ottawa. Have we the figure? May I let them take a look for it?

Mr. Stevens: We could come back to that.

Mr. Bandeen: Would that save your time?

Mr. Stevens: If you like. I am pleased that you are so cognizant of the time limitation that I am operating under, Mr. Bandeen.

Now there are some interesting figures that perhaps we can agree on as far as ratios are concerned. For example, under transportation, you show that for 1,000 gross-ton miles the CN costs are, in 1976, \$3.43, and in 1977, \$3.59, compared with \$3 and \$3.10 respectively for the CP. Our figures are larger than your figures but the ratios are relatively the same. Have you any explanation as to why your transportation costs seem to be considerably higher when they are expressed on the basis of 1,000 gross-ton miles?

Mr. Bandeen: Could I make a sort of general statement on the total expenses and then come back to the specifics? We have subdivided at your request—and they are quite normal subdivisions—the expenditures into transportation costs, which is the actual operation of the trains; road maintenance, which is essentially the maintenance of the right of way; and equipment maintenance, which is essentially the maintenance of the equipment; and the supervision, which is the over-all supervision of the division. I think you will find that in two of these categories, transportation and road maintenance, our expenditures per 1,000 gross-ton miles exceed the CPR's, and in two of them, equipment and supervision, you will find that ours are less than the CPR's.

Part of this comes from a problem of definition. I cannot guarantee that we are defining the categories in the same way or using the same description but I think perhaps there are differences of how we describe the various expenses. But the over-all operating ratio comes out to being fairly close to that of the CPR and moving in the right direction. But getting back to transportation, Mr. Chairman, would it be permissible for me to ask Mr. Latimer to comment on the differences in transportation in detail?

• 2045

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: Thank you. There is a good deal of similarity in total between the CN and the CP; they are likely one of the two closer railways that one could compare in North America. There is, in anything as big as the two systems, a number of noticeable differences in the two, some favourable to us and some favourable to the CP. I think three of the points that would tend to make our transportation costs somewhat higher per thousand gross-ton miles than those of the CP that would come immediately to mind are that we operate about four times as much passenger service as the CP does; we operate

[Traduction]

M. Bandeen: Je suis certain que ces données sont disponibles. Je ne sais pas si nous les avons ici à Ottawa. Avons-nous ces chiffres? Puis-je demander à mes collaborateurs de les chercher?

M. Stevens: Nous pourrions revenir là-dessus plus tard.

M. Bandeen: Cela vous permettra de gagner du temps?

M. Stevens: Si vous voulez. Je suis heureux que vous vous souciez du peu de temps dont je dispose, monsieur Bandeen.

Il y a maintenant certains chiffres très intéressants sur lesquels nous pourrions peut-être nous mettre d'accord en ce qui concerne les coefficients. Par exemple, à la rubrique des transports, il semble que le coût de transport du CN pour 1,000 tonnes brutes-milles soit de \$3.43 en 1976 contre \$3.59 en 1977, alors que les coûts de transport du CP pour le même volume sont respectivement de \$3.00 et \$3.10. Les chiffres que nous avons obtenus sont supérieurs aux vôtres mais les coefficients sont relativement les mêmes. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vos coûts de transport sont considérablement plus élevés, lorsqu'ils sont calculés sur la base de 1,000 tonnes brutes-milles?

M. Bandeen: Pourrais-je vous expliquer de façon générale le fonctionnement de nos dépenses totales avant de revenir sur les détails? A votre demande, nous avons effectué une subdivision des dépenses: d'une part les coûts de transport, qui sont les coûts réels de fonctionnement des trains; les coûts d'entretien des «routes», qui sont essentiellement les coûts d'entretien des voies; les coûts de l'équipement et enfin les coûts de supervision. Dans deux de ces catégories, coûts de transport et d'entretien des routes, nos dépenses par 1,000 tonnes brutes-milles dépassent celles de CPR tandis que dans les deux autres catégories, les coûts d'équipement et de surveillance, ce sont les nôtres qui sont moins élevés.

Cela tient partiellement à une question de définition. Je ne peux pas garantir que nous définissons de la même façon ces catégories, ou que nous ayons recours à la même description. Mais je crois qu'il y a des différences au niveau de la description des dépenses diverses. Mais le coefficient général de fonctionnement est pratiquement le même que celui de CPR. Pour en revenir au coût de transport, monsieur le président, pourrais-je demander à M. Latimer de vous expliquer en détail les différences des coûts de transport?

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Merci. Il y a beaucoup de similitude entre les coûts du CN et ceux du CP; ce sont sans doute les deux sociétés de chemins de fer qui se rapprochent le plus dans toute l'Amérique du Nord. Il existe un certain nombre de différences sensibles entre ces deux sociétés; certaines de ces différences nous sont favorables tandis que d'autres sont favorables au CP. Voici trois des raisons qui expliquent pourquoi nos coûts de transport sont sensiblement plus élevés que ceux du CP par tonnes brutes-milles. D'une part, notre service de trains de passagers est quatre fois plus important que celui du CP; de

[Text]

the island of Newfoundland which is a very, very low-density, low-volume operation, and, in itself, has a noticeable effect on our transportation figures.

We operate a good deal more in Eastern Canada and relatively less in Western Canada and the nature of operations for both railways in Western Canada lend themselves to unit trains and very heavy trains and very efficient transportation ratios because of the nature of the traffic being carried. To be fair about it, I think the CP would also say that grain plays a relatively heavier part in their picture than it does in the CN's picture and they, therefore, have a relative disadvantage that way.

What I am really trying to say is that when you come down to detailed comparisons between two major systems, there is a very substantial number of practical differences between the systems which do lead to somewhat different ratios in any one of the major components of an operation. I do not particularly want to try to apologize for any one of our factors being behind those of the CP. There is no doubt about it that in total we have taken on the challenge and the targets of catching and hopefully passing the CP in total and that is the kind of target that we point ourselves to. But how those combinations of factors get applied from year to year is quite complex and I think very difficult to rationalize down to the last few cents.

Mr. Bandeen: Mr. Stevens, can I give you an answer to your previous question, having it now?

Mr. Stevens: Yes.

Mr. Bandeen: The CN revenue figures for 1976 were \$1,731.0, the CN expense figures for 1976 were \$1,573.9, the CN revenue figures for 1977 were \$1,872.8, and the CN expense figures for 1977 were \$1,673.4. These are all billions.

Now, the CP figures for the similar periods were \$1,148.8 revenue in 1976 ...

Mr. Stevens: One billion, four ...

Mr. Bandeen: ... One billion, one hundred and forty-eight, point eight and for expenses in 1976 were \$1.0098 billion and a similar figure for 1977 were revenues of \$1.2739 and expenses of \$1.2222 billion. I have the calculations here of the operating ratios for 1977 and they are the same as here. I have done the 1976 figures by subtraction but I think they are correct.

Mr. Stevens: Yes. Perhaps on the second round, Mr. Chairman, I will have a chance to compare those answers beforehand with the figures that we were using when we got our ratios. But perhaps I could put my second question, Mr. Chairman, which will equally be a very short question. It would be for an explanation perhaps from Mr. Bandeen or Mr. Latimer on the road maintenance comparisons.

• 2050

Here again your costs, when you express road maintenance on a per mile of line basis, a per mile of track basis, or a per thousand gross ton mile basis, seem to be significantly higher

[Translation]

plus, nous desservons l'île de Terre-Neuve qui est une région à très faible densité démographique. Le volume de nos opérations y est également extrêmement faible, ce qui a une incidence importante sur nos coûts de transport.

Nous sommes beaucoup plus actifs dans l'Est du Canada, et la nature des opérations des deux sociétés dans l'Ouest du Canada les poussent à utiliser des trains-blocs extrêmement lourds et à observer des coefficients de transport en raison de la nature des marchandises transportées. En toute justice, le CP doit admettre que le transport du grain constitue une partie beaucoup plus importante de ses activités que pour le CN, et qu'ils sont donc légèrement avantagés.

Ce que je voudrais prouver, c'est que lorsqu'on en arrive à des comparaisons de détails entre les deux sociétés les plus importantes, un certain nombre de différences d'ordre pratique surgissent, ce qui provoque certains écarts de coefficients dans l'une des composantes essentielles de telle ou telle société. Je n'ai pas du tout l'intention de présenter des excuses à ce sujet. Il ne fait aucun doute que nous avons relevé un défi et que nous cherchons à rattraper sinon à dépasser le CP. Mais la combinaison de ces facteurs d'une année à l'autre est un phénomène complexe et difficile à rationaliser en détail.

M. Bandeen: Monsieur Stevens, puis-je répondre maintenant à votre question précédente puisque j'ai la réponse?

M. Stevens: Oui.

M. Bandeen: Le montant des recettes du CN pour 1976 se chiffre à \$1.7310. Le montant des dépenses du CN pour 1976 se chiffre à \$1.5739. Le montant des revenus du CN pour 1977 se chiffre à \$1.8728 tandis que les dépenses du CN pour 1977 se chiffrent à \$1.6734. Il s'agit de milliards de dollars.

Les chiffres du CP pour la même période sont les suivants: \$1.1488 de revenus en 1976 ...

M. Stevens: Un milliard, quatre ...

M. Bandeen: Un milliard, cent quarante huit point huit de revenus. Le montant des dépenses en 1976 se chiffre à \$1.0098 milliard. Pour l'année 1977, ces chiffres sont à peu près semblables, soit \$1.2739 de revenus contre \$1.2222 de dépenses. J'ai ici les calculs des coefficients de fonctionnement pour l'année 1977 et ils sont les mêmes que sur ce document-ci. J'ai obtenu les chiffres de 1976 en opérant une soustraction, mais je crois qu'ils sont exacts.

M. Stevens: Oui. Monsieur le président, j'aurai peut-être la chance au deuxième tour de comparer ces réponses avec les chiffres que nous avons utilisés dans nos calculs des coefficients. Mais peut-être, monsieur le président, pourrais-je poser ma deuxième question qui sera également très brève. J'aimerais que M. Bandeen ou M. Latimer m'explique les comparaisons pour l'entretien des voies.

Dans ce cas également, quand vous faites état de vos coûts d'entretien calculés à partir du mille de réseau, du mille de voie ou du 1,000 tonnes brutes par mille, les chiffres semblent

[Texte]

than the CP in each case, and I am just wondering why that should be.

Mr. Bandeen: Yes, you are right. They are significantly higher. We have been moving closer to the CPR and trying to get the gap down. Perhaps Mr. Latimer could give a more detailed explanation, Mr. Chairman, if that is agreeable.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: We do admit that the road maintenance costs are high relative to the CP. As the President has said, it is one of our objectives to bring them down significantly, consistent with maintaining quality track and safety conditions. The road structure is the longest-lived asset that a railway has and changes in road maintenance costs by their nature, if they are done on a sensible basis, take place fairly slowly.

We are aware of the differences in road maintenance vis-à-vis CP and vis-à-vis certain other major United States railways. We have taken a very substantial number of steps in the last two years in the management structure, in planning for training in road maintenance, and in the acquisition or the planned acquisition of equipment and further mechanization in road maintenance. We hope to make steady progress over the next few years in closing that gap.

The Chairman: Mr. Masniuk.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, I have a comment first to Mr. Bandeen.

Perhaps, Mr. Bandeen, I should say to you that prior to coming to Ottawa I spent 35 years with the CNR. It is rather amusing to me when I look at the figures. I have before me the 1977 annual report. I have picked out a specific branch line, Mr. Bandeen, because I spent 20 years on this particular branch line. Up until about five years ago we used to have scheduled trains. I do not have to go into detail about them. They had to run. Many times during the summer months there were only two or three boxcars on there and I was quite happy. But they changed I think six years ago to run a train only when necessary. Yet when I look at the figures, the actual loss claimed has dropped.

When I look at these figures of \$243 million, when there was a scheduled train with a crew ready to haul, now the only time a train runs up this particular branch line you still claim it as a subsidy. It has always amazed me. How do they arrive at these figures? It has never gone down

The maintenance has gone down. In the last ten years on branch lines we do not get new ties or rails. We get second-hand material. They have cut the forces, as you know. On this particular branch line there are only two crews left. So that has gone down. Yet the actual claims have not gone down.

[Traduction]

être beaucoup plus élevés que pour le CP dans chaque cas, et je me demande pourquoi il en est ainsi.

M. Bandeen: Oui, vous avez raison. Les chiffres sont beaucoup plus élevés. Nous nous rapprochons toujours de CPR et nous essayons de réduire l'écart, mais peut-être M. Latimer pourrait-il vous donner une explication plus détaillée, monsieur le président, si vous êtes d'accord.

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Nous convenons que nos frais d'entretien de voies ferrées sont assez élevés par rapport au CP. Comme l'a dit le président, nous avons pour objectif de réduire considérablement ces frais, tout en maintenant la qualité et la sécurité de la voie. La voie ferrée constitue l'actif à long terme le plus important d'une société ferroviaire et par sa nature même, les changements dans les frais d'entretien de la voie se produisent assez graduellement si on a procédé à l'entretien d'une façon raisonnable.

Nous sommes conscients de la différence dans les frais d'entretien par rapport au CP et par rapport à certaines autres sociétés ferroviaires américaines. Au cours des deux dernières années, nous avons pris un nombre considérable de mesures au niveau de la gestion, au niveau de la formation pour l'entretien de la voie, au niveau de l'acquisition ou de l'acquisition prévue d'équipement, et grâce à une mécanisation accrue de l'entretien de la voie. Au cours des prochaines années, nous espérons réaliser des progrès permettant d'éliminer cet écart.

Le président: Monsieur Masniuk.

M. Masniuk: Monsieur le président, je m'adresserai d'abord à M. Bandeen.

Monsieur Bandeen, peut-être devrais-je vous dire que, avant d'arriver à Ottawa, j'ai passé 35 ans au CNR. Je suis plutôt amusé quand je regarde les chiffres. J'ai devant moi le rapport annuel pour 1977. J'ai choisi un embranchement précis, monsieur Bandeen, car j'y ai travaillé pendant 20 ans. Jusqu'à il y a cinq ans environ, nous avions des trains à horaire fixe. Il n'est pas nécessaire que je vous donne beaucoup de détails à leur sujet. Ils devaient être à l'heure. Plusieurs fois pendant les mois d'été, il n'y avait que deux ou trois wagons couverts, et j'étais assez heureux. Mais il y a six ans environ, je crois, on a effectué un changement en décidant de n'offrir un train que lorsque cela était nécessaire. Et pourtant, compte tenu de ces chiffres, la perte réelle déclarée n'a jamais diminué.

Je regarde ces chiffres et il en coûtait 243 millions de dollars quand il y avait une équipe prête sur place; maintenant, même si un train n'est utilisé sur cet embranchement qu'à l'occasion, on réclame quand même des subventions. Cela m'a toujours étonné. Comment peuvent-ils arriver à ces chiffres? Ils n'ont jamais diminué.

L'entretien a diminué. Depuis dix ans, nous n'obtenons pas de nouveaux rails ou de nouvelles traverses pour les embranchements. Nous obtenons des matériaux déjà utilisés. Comme vous le savez, le personnel a été réduit. Pour cet embranchement particulier, il ne reste plus que deux équipes. Alors cela a diminué. Et pourtant, les demandes de fonds réels n'ont pas diminué.

[Text]

Mr. Bandeen: I do not know the exact branch line, but I think this applies to several grain gathering branch lines. There are two things that come to play. One is inflation, of course, and the wage costs and the material costs and the fuel costs have gone up. So you would anticipate that even with a reduction in the number of hours spent that you would have, not a proportional reduction in cost, but I think the more important one is that, for purposes of that act, which is the National Transportation Act, we are forced to make a claim on a line that is uneconomic. First, it has to be determined to be uneconomic by the CTC which I gather in the case of this line they have done. Then we cannot just look at the costs and revenues on that line.

• 2055

By the CTC's ruling, we have to look at every piece of traffic that originates or terminates on that line and you have to look at it through to its destination. So assuming that the grain from this particular line were to be going to Thunder Bay or Vancouver, it is not just the loss on the line, it is the loss all the way to destination, or the profit, as the case may be, that has to be put in. Now these are the CTC's, rules, they are not ours, but they apply on all branch lines.

When we are applying for abandonment, you cannot look at just the portion of the line; you have to look at the traffic that originates and terminates there, trace it back to its origin. In most cases, when you are not dealing with grain, it has a profit and this help to subsidize the line. In the case of grain which is at a reduced rate, as you know, a fixed rate, it means that the loss on the whole movement all the way to its final destination is reflected on that branch line. Now those are the rules of the CTC. So as long as the volume of grain stayed approximately the same, I would assume the loss, which would be dominated by these off-line losses, would remain roughly the same.

Mr. Masniuk: Well, Mr. Chairman, that is fine. The same amount of grain is going out of there, granted, but the difference to me-and when I appeared before the Hall Commission to submit my submission to them why this particular branch line should remain and others along with it I pointed this out-on that particular branch line you are using figures from when you had to run these trains twice a week with no revenue on them, and now you are only running a train when there is a full train load, but the figures have never changed; you are still getting the same subsidy.

Mr. Bandeen: Well, I am trying to point out to you that it is not the costs on the line that are included; it is the costs off the

[Translation]

M. Bandeen: Peut-être ne connais-je pas exactement de quel embranchement il s'agit, mais je pense que cette situation prévaut pour plusieurs embranchements servant au transport des céréales. Deux facteurs entrent en jeu. D'abord, il y a l'inflation, évidemment, et également le fait qu'il y a eu augmentation dans les salaires versés, dans le coût des matériaux et dans le coût du combustible utilisé. Alors il faut s'attendre à ce que, même avec une réduction du nombre d'heures consacrées à cet embranchement, il n'y aura pas de réduction proportionnelle dans les frais; mais ce qui est plus important à mon avis, c'est que, au terme de la loi, c'est-à-dire la Loi nationale sur les transports, nous sommes obligés de faire une demande pour un embranchement qui n'est pas rentable. D'abord, la société doit déterminer que l'embranchement n'est pas rentable, ce qui a été fait pour cet embranchement, si je comprends bien. Puis, nous ne pouvons simplement pas tenir compte des coûts et des revenus pour cet embranchement.

En vertu des règlements de la CCT, nous devons tenir compte de tous les mouvements qui ont cet embranchement pour point de départ ou d'arrivée et ce jusqu'au bout du trajet. Alors en supposant que les céréales provenant de cet embranchement particulier étaient acheminées vers Thunder Bay ou Vancouver, il faudrait tenir compte non seulement de la perte pour cet embranchement, mais également de la perte ou du profit réalisé sur tout le trajet. Il s'agit là de règlements de la CCT et non pas des nôtres, mais ils prévalent pour tous les embranchements.

Quand nous faisons une demande d'abandon des services, nous ne pouvons uniquement tenir compte de cet embranchement; il faut également compter les mouvements qui ont cet embranchement comme point de départ ou d'arrivée et ce jusqu'à l'autre extrémité du trajet. Dans la plupart des cas, quand on ne transporte pas des céréales, on réalise un profit, ce qui aide à subventionner l'embranchement. Mais quand il s'agit de céréales, vous savez que le tarif est réduit et fixe, ce qui signifie que la perte pour l'ensemble des mouvements jusqu'à la destination finale retombe sur les dépenses de cet embranchement. Ce sont là les règlements de la CCT. Alors, tant que le volume de céréales transportées reste à peu près le même, je présume que la perte, constituée surtout par ces dépenses hors embranchement, demeurerait sensiblement la même.

M. Masniuk: Eh bien, monsieur le président, c'est très bien. Je conviens que la même quantité de céréales part de cet embranchement, mais pour moi la différence... et lors de ma comparution devant la Commission Hall pour expliquer pourquoi cet embranchement particulier devrait être maintenu tout comme d'autres de même calibre, j'ai souligné ce fait... pour cet embranchement particulier, vous utilisez des chiffres datant de l'époque où vous deviez faire rouler ces trains deux fois par semaine sans aucun revenu; et maintenant, le train ne part que lorsqu'il est plein mais les chiffres n'ont jamais changé; vous obtenez toujours la même subvention.

M. Bandeen: J'essaie de vous expliquer qu'on ne tient pas uniquement compte des frais de cet embranchement; il y aussi

[Texte]

line. By CTC requirement we have to cost all that movement off the line and put that against the subdivision. This has been their procedure as long as I can remember. And they say you cannot look just at the line, you cannot look at the train performance on the line; you have to do take anything that comes on the line or goes off the line, trace it through to where it originated or where it is destined. So the majority of that loss, I would suggest, if it is grain that is moving off the line, which I think it is, would occur off the line. But the claim has to be made against that subdivision. Now these are the rules of the CTC. Normally when the traffic is profitable traffic it aids the subdivision. It has the reverse effect when the traffic is unprofitable. And what you are getting is the costs that are incurred after it gets off the subdivision and that is what is showing up as the constant amount.

Mr. Masniuk: Well, Mr. Chairman, Mr. Bandeen, they are still getting the subsidy paid to them every year. On these particular branch lines that have been designated for abandonment in a year or two, the unprotected ones, and on this particular branch of Inwood, they had no trains for over three months.

We know that there is a shortage of grain at Thunder Bay and we know that there is an awful lot of grain waiting to be moved out, but anytime you phone the CNR or the CPR they say that they cannot run the trains on account of snow conditions, which is absolutely false, in the Interlake because we had one of the better winters since well I was born and raised there, Mr. Chairman. Then they told us they had no boxcars. Now I am not talking about hopper cars, Mr. Bandeen; we cannot utilize them because the roadbed will not handle them and we do not have that much of a grain potential there. The farmers are very, very desperate now, but when I go down to the Symington yard, or Transcona yards, there are hundreds of boxcars that could be used right now. It has nothing to do with you, sir—but why does the CNR, and the CPR too keep telling the elevator agents that they do not have boxcars, when I know they are there? And that is all we ask for, a simple boxcar, where they are getting two a week to an elevator and the farmers are crying right now, get this grain out because the water is coming up and the boxcars are there. What is the CNR doing? What is their objective right now?

• 2100

Mr. Bandeen: As you know, we cannot determine where the wheat is shipped. That is the Wheat Board. The Wheat Board determines the source, not us, and we this year have, as far as I know, supplied equipment. We have met all the quotas the Wheat Board has set and more than that, as the CNR. I do not know why you are not getting cars in the Inwood. I would suggest this is something you had better talk to the Wheat

[Traduction]

les frais jusqu'à destination. En vertu des exigences de la CCT, nous devons calculer les coûts du mouvement total même à l'extérieur de cet embranchement, et appliquer ces coûts à cette subdivision. Cette procédure est en vigueur depuis toujours, en autant que je me souvienne. Et ils soutiennent qu'on ne peut uniquement tenir compte de l'embranchement, uniquement tenir compte du rendement du train pour cet embranchement; il faut compter tous les mouvements d'entrée et de sortie d'embranchement, en pensant également au point d'origine ou au point d'arrivée. Alors à mon avis, s'il s'agit de transport de céréales comme je le pense, la majeure partie de la perte pour cet embranchement proviendrait de dépenses hors embranchement. Mais la demande doit être présentée pour cette subdivision. Ce sont là les règlements de la CCT. Normalement, quand le service est rentable, cela vient en aide à la subdivision. L'effet est contraire quand le service n'est pas rentable. Le chiffre constant tient également compte des dépenses encourues alors que le train n'utilise pas cet embranchement.

M. Masniuk: Monsieur Bandeen, la même subvention est quand même versée chaque année. Pour ces embranchements particuliers qu'on a prévu d'abandonner dans un an ou deux, ceux qui ne sont pas protégés, et pour cet embranchement particulier de Inwood, il n'y a pas eu de train pendant plus de trois mois.

Nous savons qu'il y a pénurie de céréales à Thunder Bay et nous savons également que beaucoup de céréales attendent encore d'être transportées, mais chaque fois qu'on téléphone au CN ou au CP, on nous répond que les trains ne peuvent circuler à cause de la neige, ce qui est tout à fait faux dans la région des lacs, car nous avons eu l'un des hivers les plus cléments depuis... Eh bien, je suis né et j'ai été élevé dans cette région, monsieur le président. Puis on nous a dit qu'il n'y avait pas de wagons couverts. Je ne parle pas ici des wagons-trémies, monsieur Bandeen; nous ne pouvons les utiliser parce que la plate-forme de terrassement ne pourrait les porter et nous n'avons pas suffisamment de céréales à transporter dans cette région. Les fermiers sont maintenant très désespérés; et pourtant, quand je vais à la gare de triage de Symington ou de Transcona, j'y vois des centaines de wagons couverts qui pourraient être utilisés dès maintenant. Cela n'a rien à voir avec vous, monsieur... mais pourquoi est-ce que le CN, tout comme le CP également, répète constamment aux responsables de silos qu'ils ne disposent d'aucun wagon couvert, alors que je sais très bien qu'il y a en a? Nous demandons un wagon couvert simplement, alors qu'il y en a deux par silo par semaine et que les fermiers se lamentent en demandant que les céréales soient transportées immédiatement, car l'eau monte et les wagons couverts sont disponibles. Que fait le CN? Quel est l'objectif de la société à l'heure actuelle?

M. Bandeen: Comme vous le savez, nous ne pouvons déterminer où le blé sera envoyé. C'est le travail de la Commission du blé. C'est la Commission du blé qui détermine la source, et non pas nous, et pour autant que je sache, cette année, nous avons fourni l'équipement demandé. Nous avons rempli tous les contingents établis par la Commission canadienne du blé et au-delà. Je ne sais pas pourquoi vous n'obtenez pas les

[Text]

Board about. They are the ones that order the wheat out, not the railways. We have responded to every one of their requests and as far as I know we are ahead of our quota both in Vancouver and in Thunder Bay, and for the last four months have had a very good performance.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, I beg to differ with Mr. Bandeen, because it is not only the Inwood sub I am talking about. I am talking about the whole Interlake. There are two branch lines from the CPR and two from the CNR in that particular district of Interlake. But it does not matter who I phone, the grain elevators just tell us there are no boxcars available. It is not the idea of the quotas, or how much can go out of there. They are begging for boxcars because they have the type of grain that is in short supply at Thunder Bay.

Mr. Bandeen: I am not aware of any shortage of boxcars on the CNR. I think there is some misinformation between the elevator companies and the railways and yourself in this case, because we have supplied all the equipment required to move all the grain that the Wheat Board has authorized us and asked us to do.

Mr. Masniuk: Well, somebody, Mr. Chairman, is surely passing the buck here, because I have made several phone calls in the last three weeks and I am perfectly satisfied with Inwood sub now, because we have had enough trains to move in the last three weeks.

Mr. Bandeen: Could I take this under advisement and go and take a look at the Inwood sub and find out what . . .

Mr. Masniuk: Please, not the Inwood sub. I was just going to say, in the last few weeks since I got up in the House we have had three trains with 40 cars and I am perfectly satisfied there. Mr. Chairman, they are moving.

But I am talking now about Warren, which is on the other sub-line, up to Gypsumville; I am talking about the CPR, which has nothing to do with you. I have been trying to get more boxcars allotted up there, where they get only two a week. But I would appreciate, Mr. Bandeen, especially on that Gypsumville line, if they could get more boxcars at these particular places, because the farmers are desperate.

Thank you, Mr. Chairman. That is all I have for now.

The Chairman: Thank you, Mr. Masniuk. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like just briefly to follow along the line of general questioning that Mr. Masniuk had, and also Mr. Mazankowski.

It has been stated by Justice Hall that most if not all of the money that the railways have received for the subsidies on the branch lines in western Canada never went back into the

[Translation]

wagons demandés à Inwood. A mon avis, vous feriez mieux d'en parler à la Commission canadienne du blé. Ce sont ces gens qui commandent le transport du blé, et non pas les sociétés ferroviaires. Nous avons satisfait à chacune de leurs demandes et, pour autant que je sache, nous dépassons nos quotas, tant à Vancouver qu'à Thunder Bay, et au cours des quatre derniers mois, notre rendement a été excellent.

M. Masniuk: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec M. Bandeen, car je ne parle pas ici uniquement de la région d'Inwood. Je pense également à toute la région des lacs. Il y a deux embranchements du CP deux du CN dans ce district particulier. Mais peu importe qui j'appelle, les responsables de silos à céréales nous répètent qu'aucun wagon couvert n'est disponible. Il n'est pas question ici de contingents ou de quantités de céréales pouvant être expédiées à partir de ces points. Les fermiers supplient qu'on leur envoie des wagons couverts, car ils disposent du type de céréales qui manquent à Thunder Bay.

M. Bandeen: Je ne suis au courant d'aucune pénurie de wagons couverts au CN. Dans le cas présent, de faux renseignements doivent circuler entre vous, les exploitants de silos, de même que les sociétés ferroviaires, car nous avons fourni tous les équipements requis pour tous les mouvements de céréales autorisés et commandés par la Commission canadienne du blé.

M. Masniuk: Eh bien, monsieur le président, dans ce cas, il y a certainement quelqu'un qui rejette la faute sur les autres, car j'ai fait plusieurs appels téléphoniques au cours des trois dernières semaines, et je suis maintenant parfaitement satisfait de la situation à la subdivision d'Inwood, car nous avons eu suffisamment de trains pour répondre à la demande au cours des trois dernières semaines.

M. Bandeen: Permettez-moi de prendre note de cette question, et j'irai dans la subdivision d'Inwood pour voir ce qui . . .

M. Masniuk: Je vous prie de ne pas aller dans la subdivision d'Inwood. J'allais justement dire qu'au cours des dernières semaines, depuis que j'ai parlé de ce sujet à la Chambre, nous avons eu trois trains avec 40 wagons, et je suis maintenant parfaitement satisfait de la situation. Ça bouge, monsieur le président.

Je me préoccupe maintenant de Warren, qui se trouve sur l'autre sous-embranchement, jusqu'à Gypsumville; je parle ici du CP, et cela n'est pas de votre responsabilité. J'ai essayé d'obtenir plus de wagons couverts dans cette région, où seulement deux sont envoyés par semaine. Mais particulièrement pour l'embranchement de Gypsumville, monsieur Bandeen, j'apprécierais beaucoup que plus de wagons couverts soient envoyés là-bas, car les fermiers sont désespérés.

Merci, monsieur le président. C'est tout pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Masniuk. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, je poursuivrai brièvement dans le même sens que les questions posées par M. Masniuk, de même que par M. Mazankowski.

Le juge Hall a déclaré que la plupart sinon toutes les sommes reçues par les sociétés ferroviaires pour subventions aux embranchements de l'Ouest du Canada n'ont de fait

[Texte]

branch-line system at all. It was spent in other areas, notably eastern Canada . . .

Some hon. Members: Hear, hear!

An hon. Member: That is right.

Mr. Murta: . . . and other areas of the country, and possibly on the main lines in the West—not on the branch lines, which the subsidy supposedly was to come off. I would like to ask why this happened. Why was this?

Mr. Bandeen: First let us start back and I will go back to how these subsidies are paid and how the CTC determines . . .

Mr. Murta: I understand that.

Mr. Bandeen: You understand it. So the costs on the subdivision are a small part of the total loss that is paid on any subdivision. Now, to the extent that those costs are operating costs, they were spent on that subdivision. There can be no question about that whatsoever.

To the extent that they make up for the loss on the main line, they are spent on the main line. It is in crew wages, fuel, what have you. In the case of most subdivisions the portion of the loss that is associated with that subdivision is relatively small. The rest of it is for the movement of grain on the main line; and those costs are very real. We have to have crews, we have to have cars, and they are spent on moving it to export position. Perhaps it was not intended this way, but the subsidy on branch lines is really subsidizing the movement of grain to the extent that it is paying the cost. So where the money goes is to pay these costs on the main line.

• 2105

Mr. Benjamin: You should make a branch line all the way to Vancouver. What the hell are you giving us?

The Chairman: Order, please! You will have your turn, Mr. Benjamin. Mr. Murta.

Mr. Murta: I would assume that Mr. Benjamin would want to follow that point up.

If your statement is true, the reason why the branch lines are literally in such a terrible position in western Canada is because the money has gone, in effect, to the most profitable areas of the company.

Mr. Bandeen: The operating costs on the main line.

Mr. Mazankowski: And building towers.

Mr. Murta: The amounts of money that over the past number of years have been paid to the railways, do you have a record as to where those moneys went, or has that gone into what would be considered almost general operating?

Mr. Bandeen: It goes into general revenue and comes some considerable months, if not years, after the actual expenditure upon it.

[Traduction]

jamais été investies dans les système d'embranchements. Ces sommes ont été investies dans d'autres régions, notamment dans l'Est du Canada . . .

Des voix: Bravo, bravo!

Une voix: C'est exact.

M. Murta: . . . et dans d'autres régions du pays, peut-être dans les voies principales de l'Ouest . . . mais pas sur les embranchements, là où les subventions étaient censées être investies. J'aimerais savoir pourquoi cela s'est produit. Quelle est la raison?

M. Bandeen: D'abord, faisons un retour en arrière et je vous expliquerai comment ces subventions sont versées et comment la CCT détermine . . .

M. Murta: Je comprends cela.

M. Bandeen: Vous le comprenez. Alors, les frais engagés par la subdivision ne constituent qu'une faible partie des pertes totales faisant l'objet de subventions pour une subdivision donnée. Dans la mesure où il s'agissait de frais d'exploitation, les subventions ont été versées aux subdivisions. Il n'y a absolument aucun doute là-dessus.

Dans la mesure où les subventions sont appliquées au déficit de la voie principale, alors, elles sont consacrées à la voie principale. Il s'agit des salaires des équipes, d'essence, je ne sais quoi encore. Pour la plupart des subdivisions, la part des pertes associées à cette subdivision est relativement petite. Le solde est consacré au transport des céréales sur la voie principale; ces dépenses sont très réelles. Nous avons besoin d'équipes, de wagons, et les sommes sont dépensées pour le transport des céréales vers les points d'exportation. Même si telle n'était pas l'intention, en fait, la subvention des voies locales revient à subventionner le transport des céréales, l'argent étant utilisé pour les voies principales.

M. Benjamin: Vous devriez construire une voie locale jusqu'à Vancouver. A quoi est-ce que tout ceci rime?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Attendez votre tour, monsieur Benjamin. Monsieur Murta.

M. Murta: Je présume que M. Benjamin tiendra à poursuivre cette question.

Si ce que vous dites est vrai, la raison pour laquelle les voies locales sont dans une situation aussi catastrophiques dans l'Ouest du Canada, c'est parce que l'argent a été détourné au profit des secteurs les plus rentables de la société.

M. Bandeen: Les frais d'exploitation de la voie principale.

M. Mazankowski: Ainsi que la construction de tours.

M. Murta: Voudriez-vous nous dire à quoi ont servi les montants versés aux chemins de fer au cours des années écoulées; ou bien ces montants ont-ils été imputés aux frais d'exploitation généraux?

M. Bandeen: Ils ont été imputés aux revenus généraux, car nous ne les touchons que des mois, voire des années après que les dépenses ont été effectuées.

[Text]

Mr. Murta: There are two other questions in this general area before I get on to a specific part of the bill. As a percentage of traffic in western Canada, what does grain represent to the company?

Mr. Bandeen: In western Canada? For the total company it is around 15 or 16 per cent, I believe. Say I check with the people involved?

Mr. Murta: This is Canada you are talking about now.

Mr. Bandeen: It is 16 per cent of our total workload and it is 4 per cent of our revenue for the total company. The figure that runs in my mind, and is confirmed by Mr. Latimer, is 25 per cent of the traffic in western Canada.

Mr. Murta: In your capital budgets for the next year and I suppose for the next maybe two or three years, how much money are you looking at in the present time as allocating to the rail system?

Mr. Bandeen: In western Canada?

Mr. Murta: The grain-collecting system in western Canada.

Mr. Bandeen: We have the rehabilitation money which is \$58 million for the last two years. That is 1977 and 1978—I think it is roughly \$58 million. I do not want to deceive you on this. A lot of that is equipment which is necessary to do the ballasting, so the actual work is going to be less than the \$58 million.

Mr. Murta: Road bed and upgrading, for example, the actual amount would be much less than that \$58 million.

Mr. Bandeen: Some portion of that is spent on equipment, the ballast cars. We just do not have the ballast cars available. I will check and find out what amount of it is spent, if you wish. However, I am told it is roughly half and half. About half of the \$58 million is spent on ballast cars, the other half is in the actual upgrading of road bed. Of course, once we have the ballast cars then in the future there will not be a requirement for purchasing more equipment unless the program greatly expands. We have the basic ballast fleet so to a large extent in the future any grants will be spent on the upgrading of the right of way.

Mr. Murta: Would you agree with the figure that has been talked about? Would CN be able to operate on a—whether or not profitable is the right word to use—basis in terms of the hauling of grain if you were to look at a rate of 2.6 or 2.7 of the Crow rate, which would be in the neighbourhood of 27 to 30 cents a bushel?

Mr. Bandeen: I will check on that. I am not aware of this figure, this 2.6, 2.7.

Mr. Murta: It came out in the Snively Commission. In other words, what would you people like to see in terms of a rate for the hauling of grain? It is 11 cents at the present time, under the Crows Nest Pass rates.

Mr. Bandeen: A figure of 2.9 runs in my mind, but I think he is dealing with cost. I do not think he has any overhead cost in there. I think that is his estimate of the variable cost. If that is just the variable cost, again we have nothing to handle the

[Translation]

M. Murta: J'ai encore deux questions à vous poser avant de m'attaquer au bill. Quel pourcentage le transport des céréales représente-t-il dans l'Ouest du Canada?

M. Bandeen: Quinze à seize pour cent, je crois. Vous permettez que je vérifie?

M. Murta: Vous parlez pour le pays tout entier.

M. Bandeen: Les céréales représentent 16 p. 100 de nos transports globaux et 4 p. 100 des revenus de la société. M. Latimer confirme que le transport des céréales représente 25 p. 100 du transport de marchandises dans l'Ouest.

M. Murta: Quels montants ont été prévus au cours des deux ou trois années à venir pour le réseau ferroviaire?

M. Bandeen: Dans l'Ouest canadien?

M. Murta: Le réseau utilisé pour le transport des céréales dans l'Ouest.

M. Bandeen: Cinquante-huit millions de dollars ont été prévus pour la rénovation du réseau au cours des deux dernières années. C'est-à-dire 58 millions de dollars en 1977 et 1978. Je ne voudrais pas vous tromper, car ceci représente en grande partie l'équipement nécessaire au ballast, si bien que le travail, à proprement parler, revient à moins que 58 millions de dollars.

M. Murta: L'entretien des voies ferrées revient donc à beaucoup moins que 58 millions de dollars.

M. Bandeen: Une part de ce montant est destinée à l'équipement notamment pour les wagons utilisés pour le ballastage. Nous n'avons d'ailleurs pas assez de ce genre de wagons. Je vais vérifier comment cet argent est dépensé. On me signale qu'une moitié des 58 millions de dollars est destinée à l'achat de wagons de ballastage et l'autre moitié à l'amélioration des voies ferrées. Lorsque nous aurons acheté les wagons de ballastage, il ne faudra pas en acheter d'autres, à moins que le réseau ne soit encore étendu. Lorsque nous serons convenablement équipés en wagons de ballastage, les fonds seront affectés à l'amélioration des voies.

M. Murta: Êtes-vous d'accord avec le chiffre qui a été évoqué? Est-ce que le transport des céréales deviendrait rentable si vous pouviez toucher 2.6 ou 2.7 du tarif Crow, soit 27c. o 30c. le boisseau?

M. Bandeen: Je vais vérifier. Je n'ai jamais entendu parler de ces chiffres de 2.6, 2.7.

M. Murta: Ils proviennent du rapport de la Commission Snively. Quel devrait, à votre avis, être le tarif pour le transport des céréales? Celui-ci est actuellement fixé à 11c. aux termes du tarif Crows Nest Pass.

M. Bandeen: Je crois que le chiffre de 2.9 ne tient pas compte des frais généraux. Si ce montant représente uniquement le coût variable, il ne nous reste rien pour les frais généraux. Donc, cela serait suffisant pour assurer le transport

[Texte]

overhead cost. For peak variable cost, fine, we can operate the trains and run the equipment, but when it comes to replacement there is no money.

• 2110

Mr. Murta: True.

Mr. Bandeen: Now, perhaps that is the variable cost. I am sorry, I do not have that figure. But it runs in my mind that Sanavely said 2.9 times the existing rate was the variable cost.

Mr. Murta: The variable cost and you would agree with that, would you?

Mr. Bandeen: I think that was his figure, and I do not agree or disagree. He did a very profound study, I gather, and came up with that figure. We did not agree with all the costing he put in but in general it was not a bad estimate.

Mr. Murta: There is another area I would like to get into and ask just a few questions for clarification.

Clause 1 of the bill, proposed Section 6 subsection (2) allows the consolidation of the remaining debt under conditions set by Cabinet. This is of course after, the \$808 million is written off. Would you explain to the Committee what kind of an agreement has been worked out on this consolidation and how that particular aspect will operate?

Mr. Bandeen: It has not been worked out yet. I guess we thought that would be anticipating the passage of the bill. It is as you read it and we will have to negotiate with the Department of Finance and the Ministry of Transport for the consolidation of the remaining money, but to my knowledge there have not been any negotiations on that subject.

Mr. Murta: Have there been any discussions on the provisions for the repayment of the \$1.2 billion, assuming that the \$808 million will be written off when the bill is passed? How is that going to be paid?

Mr. Bandeen: Well, as you know, some portion of that is held by the public and will come up for refinancing. I think our annual report lists the time of the refinancing. Some portions of it are held by the government. The most recent portions held by the government have been on an amortization basis. The normal period in recent refinancing by the government is to put it on a 20-year period, refinanced every five years but to be amortized over 20 years. I presume that is the pattern that has been set and possibly would be followed in the future, but in the past each one has been negotiated as it came up.

Mr. Murta: I see. And also in connection with that, has there been any figures used in terms of the government's expected revenues per year from the repayment of the loan? In other words, how much would the government be receiving per year in connection with that?

Mr. Bandeen: Well, this has not been discussed, as I say. We have not discussed the consolidation. I presume it would be on a 20-year amortization with the rate being changed on a five-year basis and at a rate which would be current at that time.

[Traduction]

de céréales, mais il ne resterait rien pour le remplacement du matériel roulant.

M. Murta: C'est exact.

M. Bandeen: Cela représente sans doute les frais variables. Je m'excuse, je n'ai pas les chiffres devant moi. Je crois me rappeler que Snaveley avait dit que le coût variable était de 2.9 fois le tarif actuel.

M. Murta: Vous êtes donc d'accord en ce qui concerne le coût variable?

M. Bandeen: C'est les chiffres qu'il a avancés et je n'ai pas à me prononcer là-dessus. Il a obtenu ces chiffres à l'issue d'une étude très approfondie de la question. Nous n'étions pas d'accord avec toutes ses modalités de calcul, mais dans l'ensemble, cette prévision n'était pas mauvaise.

M. Murta: Je voudrais maintenant vous poser quelques questions sur un autre sujet.

L'article 1 du bill, paragraphe 6, alinéa 2, permet la consolidation de la dette restante aux conditions fixées par le Cabinet. Ceci, bien entendu, après l'annulation des 808 millions de dette. Pourriez-vous nous expliquer quelles modalités de consolidation ont été convenues et comment elles vont être mises en œuvre?

M. Bandeen: Rien n'a encore été fixé, tant que le bill lui-même n'est pas adopté. Nous devons négocier avec les ministères des Finances et des Transports en ce qui concerne la consolidation du restant de la dette, mais, à ma connaissance, il n'y a pas eu de négociation à ce sujet.

M. Murta: Des discussions ont-elles eu lieu concernant les modalités de remboursement des 1.2 milliard de dollars, en supposant que les 808 millions seront annulés lors de l'adoption du bill?

M. Bandeen: Une partie de ce montant est détenue par le public et devrait être refinancée. Notre rapport annuel mentionne les dates de refinancement. Une autre partie de ce montant est détenue par le gouvernement. Les montants acquis récemment par le gouvernement sont assujettis à des modalités d'amortissement. Les opérations récentes de refinancement effectuées par le gouvernement ont été conclues pour une période de 20 ans, avec refinancement tous les cinq ans, l'amortissement total était étalé sur 20 ans. J'imagine que c'est ce qui va se faire à l'avenir, mais par le passé, les modalités de chaque opération ont été fixées séparément.

M. Murta: Et les chiffres ont-ils été avancés en ce qui concerne les recettes annuelles du gouvernement provenant du remboursement de ce prêt? Combien le gouvernement touchera-t-il annuellement à ce titre?

M. Bandeen: Nous n'en avons pas discuté, pas plus que de la consolidation, d'ailleurs. J'imagine que la période d'amortissement s'étendra sur 20 ans, le taux d'intérêt étant fixé tous les cinq ans, selon le taux en vigueur.

[Text]

Mr. Murta: Just one more question, Mr. Chairman. The profit for 1977 is in the neighbourhood of 28 million. We are into, I suppose, the first quarter of 1978. Could you give us an indication of what you expect to see as far as the level of business the CN will carry out for the year 1978? Will it be an increase, a decrease, a moderate increase or what do you expect?

Mr. Bandeen: Well, initially, our budget for rail, which is the biggest part, showed a modest increase in the neighbourhood of 2.5 to 3 per cent in volume terms and this is considerably larger in revenue because of rate action. We have actually experienced a better first quarter than that and the volume, particularly in late February and March, considerably exceeded the 3.5 per cent.

I do not have a figure immediately at hand but the revenues have been much better than our budget and much better than anticipated. We seem to be getting a general traffic increase across the country and this has continued after Easter. Easter is always a down time because industries tend to be closed for the long weekend, but for the first three or four days of April, the revenues are holding up.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the pattern that has been followed in the Committee to date, with one exception, pretty much followed the central and western interests that this new company would serve. Do you have any predictions as to the impact of this structure upon the Atlantic region? What you are putting before us is an expansion of the policy of the present Ministry of Transport, which is a user-pay concept, and there is no question about that. I do not know whether all the regions of Canada can stand the user-pay concept. Where will your company fit in this? What regional requirements will you try to fulfil?

• 2115

Mr. Bandeen: I am not sure that I could define the policy of the government or the user-pay concept. What I would like to define is what we see as the CN, policy and obligations, if you wish, to the people of Canada, and that is to indeed perform an efficient as possible transportation, to provide the services commercially where we can across the country and to aid in the development of the areas, the different regions of the country.

In certain parts of the country it is not possible to have commercial operations. I think perhaps running a railway in Newfoundland, just to use one example—it is in the maritime area—is never going to be a commercial operation, and I think this is something that should be recognized and accepted. Now does that mean there should not be a railway? I did not say that. I do not think that is necessarily so. But I think it has to be underwritten. I think there has to be a recognition that it is a noneconomic service. And I think this applies no matter where it is in the country. If it is required for provincial or

[Translation]

M. Murta: En 1977, les bénéfices étaient de l'ordre de 28 millions de dollars. Nous sommes maintenant au premier trimestre de 1978. Quel sera, à votre avis, le chiffre d'affaires du CN pour l'exercice 1978? Est-ce que vous vous attendez à une augmentation?

M. Bandeen: Nous avons prévu une augmentation de 2.5 à 3 p. 100 de notre chiffre d'affaires pour les chemins de fer, l'augmentation de revenus étant bien plus importante en raison des tarifs. En réalité, nos activités au cours des mois de février et mars ont largement dépassé les 3.5 p. 100.

Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais nos revenus ont dépassé de très loin nos prévisions. Le trafic ferroviaire a sensiblement augmenté dans l'ensemble du pays et cette augmentation s'est maintenue après Pâques. Pâques est en général une période creuse, les entreprises étant fermées pour le long week-end; cependant, les revenus se sont maintenus au cours des trois ou quatre premiers jours d'avril.

M. Murta: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta.

Monsieur McCain.

M. McCain: Jusqu'à présent, le Comité s'est intéressé au fonctionnement du réseau ferroviaire du centre et de l'Ouest du pays. Quelles seront d'après vous, les répercussions de cette restructuration pour la région atlantique? Vous nous proposez une extension de la politique du ministère actuel des Transports, à savoir que c'est l'utilisateur qui paie, et c'est incontestable. Je ne sais pas si toutes les régions du Canada peuvent faire face à ce principe. Quel sera ici le rôle de votre société? A quels besoins régionaux allez-vous essayer de répondre?

M. Bandeen: Je ne suis pas sûr de pouvoir définir la politique du gouvernement ni le principe du financement par les usagers. Je voudrais toutefois vous exposer ce que représente pour nous la politique du CN et, si vous voulez, les obligations envers la population canadienne, et cela consiste à fournir un mode de transport aussi efficace que possible, à assurer commercialement les services là où nous le pouvons dans l'ensemble du pays, et à aider au développement de diverses régions.

Dans certaines parties du pays, il n'est pas possible d'avoir des activités commerciales. Prenons l'exemple de Terre-Neuve. Jamais il ne sera possible d'établir un réseau commercial de chemins de fer, alors que c'est possible dans les Maritimes, et je crois qu'il faut l'admettre. Cela signifie-t-il qu'il ne devrait pas y avoir de chemins de fer? Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je ne pense pas qu'il en soit nécessairement ainsi. Mais il faut admettre que ce service n'est pas rentable. Et cela s'applique à n'importe quelle autre région du pays. Si, pour des raisons fédérales ou provinciales, la politique nationale exige l'établis-

[Texte]

federal reasons in national policy that there be a rail operation and it is not commercial, we are more than delighted and have taken the position always that we will run this. But we would like to see it spelled out, the loss on that, so that the body deciding that it is needed in national focus has some method of evaluating it. And I think this is the position the National Transportation Act stated very clearly in 1967, and it is one that we have been promoting and trying to live with.

So, basically, where there is a commercial viability of the operation we will be in there pursuing it and helping it. Where it is not commercial but is required for national or provincial or municipal purposes, we would be delighted to use our expertise to run it.

I think an example of this is the Go-Transit in Toronto. The Province of Ontario has decided that they would prefer to have a commuter service run rather than build additional highways. And they have complete control of that. They set their rates, they own the equipment, we operate it for them, and they pay the loss or take the profit, as the case may be.

Mr. McCain: Are you saying then that Newfoundland should look after its own railroad?

Mr. Bandeem: I do not think Newfoundland can. That is not my question. There is a commission that is set up and it is looking at it. I think we were instrumental in requesting that this commission look at transportation in Newfoundland as a whole, because I think it requires a policy decision. And I do not think the CN is in a position to make that policy decision. I think they have a good commission. The people on it are good, and they are due with a recommendation within the next few weeks. They have looked at all transportation, not just rail, highways, trucks, shipping, the whole works. They are going to come up with an over-all policy, and on the basis of that we will have a clearer idea of what the railways should do.

Mr. McCain: All right. You have had representations made to you by APEC, by the Maritime Transportation Commission, by the various transportation ministers of the various provinces, sometimes in concert and sometimes at loggerheads, in respect to the requirement of the area. I think you are quite familiar with them, or your structure is quite familiar with them.

Mr. Bandeem: Yes.

Mr. McCain: As you see it now, as you aim for \$250 million plus profit in 1982, what is that going to do to the rate structure, assuming there are no other economic changes made in Atlantic Canada? You say you do not have much money to spend there, the line is in good shape and so on. What does it do to us?

Mr. Bandeem: Well, I cannot predict that. You would have to tell me what is going to happen to inflation in the country, because as wage rates go up and as our costs go up we are going to have to reflect this in rates in order to achieve the degree of profitability indicated, or any degree of profitability. So if you will assume that we can reflect our inflation, the

[Traduction]

sement d'un réseau de chemins de fer qui n'est pas rentable, nous sommes ravis de le faire, comme nous l'avons toujours fait. Mais que l'on dise clairement quelle sera la perte, de manière à ce que l'organisme qui prend la décision puisse évaluer les conséquences. Et c'est le principe qu'énonçait très clairement en 1967 la Loi nationale sur les transports. C'est une loi à laquelle nous avons donné notre appui et dont nous nous sommes accommodés.

En résumé, si une opération est commercialement rentable, nous serons là pour la soutenir. Si elle n'est pas rentable, mais qu'elle est nécessaire pour des raisons municipales, provinciales ou nationales, nous nous ferons un plaisir d'apporter notre concours et nos compétences.

Un exemple en est le Go-Transit, à Toronto. La province d'Ontario a décidé qu'elle préférerait établir un réseau de banlieue plutôt que de construire des routes supplémentaires. Et les décisions lui appartiennent totalement, c'est elle qui fixe les tarifs et elle est propriétaire du matériel; c'est nous qui assurons la gestion et, selon le cas, elle prend le bénéfice ou elle comble le déficit.

M. McCain: Voulez-vous dire que Terre-Neuve devrait envisager d'établir son propre réseau ferroviaire?

M. Bandeem: Je ne crois pas que Terre-Neuve le puisse. Cela n'entre pas dans mon propos. Il existe une commission qui en est chargée. Nous avons d'ailleurs demandé que cette commission se penche sur l'ensemble du problème des transports à Terre-Neuve, car, selon moi, cela doit faire l'objet d'une politique. Et je ne crois pas que le CN soit en mesure de le faire. Cette commission, qui regroupe des gens compétents, doit en principe communiquer ses recommandations au cours des prochaines semaines. Elle a étudié l'ensemble des transports, mais pas seulement les chemins de fer, les routes, les camions et les bateaux. Elle présentera une politique globale à partir de laquelle nous aurons une meilleure idée de ce qu'il faudrait faire dans le domaine ferroviaire.

M. McCain: Très bien. Des démarches ont été entreprises auprès de vous par l'APEC, la Commission des transports maritimes, les ministres provinciaux des transports; en ce qui concerne les besoins de la région, parfois on s'est entendu et parfois, il y a eu des bisbilles. Vous-même, ou la compagnie que vous représentez, le savez parfaitement.

M. Bandeem: Oui.

M. McCain: Votre objectif est d'atteindre en 1982 un bénéfice de 250 millions de dollars ou davantage et, selon vous, en quoi cela va-t-il influencer sur les tarifs, en supposant que la situation économique de la région atlantique restera la même? Vous dites que vous n'avez pas beaucoup d'argent à dépenser là-bas, puisque les voies, notamment, sont en bon état. Quelles seront les répercussions pour nous?

M. Bandeem: Je ne saurais le prédire. Il faudrait d'abord que vous me disiez ce qu'il adviendra de l'inflation, car les tarifs devront tenir compte de l'augmentation des salaires et des coûts si nous voulons obtenir les bénéfices escomptés ou même atteindre une certaine rentabilité. Les tarifs augmenteront donc en fonction de l'inflation, mais ils ne la figeront pas

[Text]

rates will go up, not in exact harness with inflation because as we become more efficient and more productive we should be able to have our rates lower than the rate of inflation. That is a very general answer to your question. But I am hopeful that the productivity we have shown in the last two years and which I feel we can increase as time goes on will reflect in reduced costs and, hopefully, allow us to moderate the rate increases.

• 2120

Mr. McCain: Let us take an example. As a container industry which sort of developed in the shipping world in Atlantic Canada, an initial rate was offered to them by both yourselves and the CPR from your support to your respective primary interest. As that industry developed, it would seem that the freight rate increases have been a rather serious retardant to their increased development and the rates now charged are such that if they were to go again, do you move containers to East Coast ports? That is just one example.

The wood industry has virtually gone to road rather than to rail. Can you get that back in there if you seek efficiency and seek business and is volume going to be significant? Can you improve in any way any of the charges which are imposed by your increased efficiency and some increased volume which, I think, in these industries are available?

Mr. Bandeem: On the containers, as you probably know, last year was, I think, the all-time-high year for Halifax notwithstanding our formal rates and the lack of sympathy, there has been alleged we moved more containers through Halifax last year than any year. It is to our interest to have as high a volume as possible. It is to our interest to see that there are rates which will allow the container companies to live, the shipping companies. I think the Port of Halifax, to the best of my knowledge, certainly in the container field had the most successful year it has ever had. So I do not know how our rates have hindered the movement of containers through Halifax.

Wood products in certain cases are probably products that should move by truck not by rail. If it is possible to move them by rail, if we can get our costs down and if the volume is sufficient and the conditions are right then we will definitely pursue it. We cannot move it at a loss if there are truckers who are willing to move it effectively and efficiently at a lower rate.

Mr. McCain: I am very concerned. I watch company after company in Atlantic Canada, and perhaps it applies to others, some of them small, some of them quite small, some of them large, moving to their own transportation in which they should not have a very high degree of expertise but in order to establish delivery dates and assurance of delivery on a specific date, whether they wanted to be transporters or not, they have had to deliver their products to destination, some of them from my constituency as far West as Alberta on their own trucks. It is not profitable for them.

[Translation]

exactement, car, au fur et à mesure que nous devenons plus efficaces et plus productifs, nous pouvons ralentir l'augmentation des tarifs par rapport à celle de l'inflation. Voilà en gros la réponse à votre question. Mais j'espère que la productivité dont nous avons fait preuve au cours des deux dernières années, et que nous croyons pouvoir intensifier avec le temps, se traduira par une baisse des coûts et nous permettra, espérons-le, de tempérer l'augmentation des tarifs.

M. McCain: Prenons un exemple. Vous-mêmes et le CP avez offert un taux initial au secteur des conteneurs qui s'est en quelque sorte développé dans la région atlantique. Au fur et à mesure que ce secteur prenait de l'importance les tarifs du fret augmentaient, ce qui a eu pour effet de retarder son expansion, et les tarifs actuels sont tels que si l'on devait le faire maintenant, on y regarderait à deux fois avant d'effectuer le transport par conteneurs vers les ports de la côte est. Et ce n'est qu'un exemple.

Le secteur du bois a préféré le transport routier au transport ferroviaire. Pouvez-vous récupérer cela par votre efficacité, et quelle sera l'importance du volume? Par une efficacité et un volume croissant, vous est-il possible d'abaisser vos tarifs?

M. Bandeem: Pour ce qui est des conteneurs, vous n'ignorez pas que l'année dernière a été l'année la plus faste pour Halifax, en dépit de nos tarifs et de l'absence de sympathie; on a dit que le nombre des conteneurs qui ont transité l'an dernier par Halifax a été supérieur par rapport à n'importe quelle autre année. Il est dans notre intérêt que le volume soit le plus élevé possible. Il est dans notre intérêt de veiller à ce que nos tarifs permettent aux compagnies de transport par conteneurs et aux compagnies de transport maritime et fluvial de subsister. Pour autant que je sache, il est incontestable que le port de Halifax a connu l'an dernier son année la plus faste. Je ne vois donc pas en quoi nos tarifs auraient entravé le transport par conteneurs à destination ou en provenance de Halifax.

En ce qui concerne le bois, il s'agit là d'un produit que, dans certains cas, il est préférable de transporter par camion plutôt que par train. S'il est toutefois possible de le transporter par chemin de fer, si nous pouvons réduire nos coûts et si le volume et les conditions le justifient, alors, nous nous y intéresserons incontestablement. Nous ne pouvons pas faire de déficit lorsqu'il existe des camionneurs efficaces, dont les tarifs sont inférieurs.

M. McCain: Cela me préoccupe beaucoup. Je vois les sociétés de la région atlantique, les unes après les autres—et cela s'applique sans doute à d'autres régions—certaines petites et même très petites, d'autres importantes, qui assurent leur propre transport, alors qu'elles n'ont pas beaucoup d'expérience dans ce domaine, mais tout simplement pour respecter les dates de livraison; qu'elles l'aient voulu ou non, il leur a fallu se transformer en compagnies de transport pour assurer la livraison de leurs propres produits jusqu'à leur destination. Il existe dans ma circonscription des compagnies qui, avec leurs propres camions, vont livrer jusqu'en Alberta. Ce n'est pas rentable pour elles.

[Texte]

If your are going into this structure of profit which you predict—and I am one of those who would like to see the CNR be self-sufficient—I have to know the consequences to the Atlantic area and I would like to see them a little more definitive than you have made them. If you have gone into this detail in statistics and planning, you must have taken some time to give some consideration to Atlantic Canada, its burden to you or its source of revenue to you and the impact that this structure will have upon it.

Mr. Bandeen: The mere change from debt to equity of our capital structure has no immediate effect on the efficiency of the operation of the railway. What it does do is give us a chance to be able to retain earnings in the future to finance some portion of our expansion and to keep out of borrowing from the government. It does not have any magic wand it weighs on the efficiency of the corporation. It does not produce more efficient workers, it does not produce more equipment. What it does do is put us in a position to take maximum advantage of any opportunities that are offered anywhere in the country for the commercial operation of transportation.

We anticipate there will be growth in the Atlantic region over the period of the five years. The growth in rail traffic is not going to be equal to what it is in Western Canada because Western Canada has grain, sulphur, pottash, coal and you can go down the list. There are new developments going on in New Brunswick, as you probably are far better aware than I am, and pottash is developing there. There is any number of new plants. We would like to take advantage of these to the extent we can. The one thing that perhaps it will allow us to do is have some capital to invest in new equipment and upgrading tracks where that would be feasible.

Mr. McCain: I still say, sir, in all due respect, whether it be New Brunswick or Halifax, whether it be Newfoundland or Prince Edward Island, you are amplifying the user-pay concept. I would have to say that the previous experience with that in the Atlantic area has been rather punitive. I am not very optimistic about the projections you have given us when I think of the effect and the impact they may have upon Atlantic Canada, unless there is some very serious consideration given to that as a special region either by your Corporation, the CPR, or the government. I suppose we have no right to ask for charity but I wish there could be something spelled out.

• 2125

You have indicated very clearly your position on branch lines in the West. You have indicated very clearly your position with respect to the closed rate and its impact upon your operation either today or at other previous sessions here. There is just no indication that has ever been extracted from you, sir, your predecessors, or any other counterpart of any other railroad as to what is the profit position in the Atlantic area or what we can expect in respect of rates. I wish that could be spelled out. I find it very difficult to support this at the moment on the basis of the projection and the amplification of the user-pay concept.

[Traduction]

Si vous atteignez les bénéfices que vous escomptez—et je suis de ceux qui voudraient que le CN soit financièrement autonome—je dois savoir quels en seront les conséquences pour la région atlantique, et je voudrais que vous soyez un peu plus précis dans vos réponses. Si vous avez établi une planification et des statistiques détaillées, vous allez certainement accorder une certaine attention à la région atlantique, au fardeau qu'elle représente pour vous, ou aux revenus qu'elle vous procure, ainsi qu'à l'incidence de cette structure.

M. Bandeen: Le fait d'enregistrer un bénéfice plutôt qu'un déficit n'a pas de répercussion immédiate sur l'efficacité de l'exploitation des chemins de fer. Cela nous permet d'utiliser les gains pour financer une partie de notre expansion en évitant ainsi d'emprunter à l'État. L'efficacité de la société ne s'en trouve pas modifiée comme par magie. Cela ne produit pas des employés plus efficaces; cela ne produit pas davantage de matériel. Cela nous permet seulement de profiter au maximum des possibilités qui nous sont offertes, dans quelque région que ce soit du pays, pour exploiter un réseau de transport qui soit rentable.

Nous prévoyons une croissance dans la région atlantique au cours des cinq années à venir. La croissance du trafic ferroviaire n'atteindra pas le niveau de celui de l'Ouest du Canada, car l'Ouest du Canada a des céréales, du soufre, de la potasse, de la houille, et on pourrait citer toute la liste. Il y a de nouvelles exploitations au Nouveau-Brunswick, et vous le savez certainement mieux que moi. On y exploite la potasse. De nouvelles usines se sont implantées. Nous voudrions tabler là-dessus dans toute la mesure du possible. Nous disposerons sans doute d'un capital à investir pour acheter du matériel nouveau et améliorer les voies lorsque ce sera possible.

M. McCain: Il n'en demeure pas moins, et cela dit sans vouloir vous offenser, monsieur, que vous cherchez à étendre le principe selon lequel c'est l'utilisateur qui paie, que ce soit au Nouveau-Brunswick ou à Halifax, à Terre-Neuve ou dans l'Île-du-Prince-Édouard. Je dois dire que l'expérience précédente a plutôt été punitive dans la région atlantique, et je ne suis guère optimiste en ce qui concerne les prévisions que vous nous avez données, lorsque je songe aux répercussions que cela pourra avoir sur la région atlantique, à moins que votre société, le CP ou le gouvernement n'attachent une importance particulière à cette région. Nous ne demandons pas la charité, mais qu'on fasse quelque chose.

Vous avez très clairement indiqué votre position sur les lignes d'intérêt secondaire de l'Ouest. Vous avez très clairement indiqué votre position sur le tarif fixe et son incidence sur vos activités; vous l'avez fait aujourd'hui ou au cours des réunions précédentes. Mais ni vous, monsieur, ni vos prédécesseurs, ni aucun de vos homologues des autres compagnies de chemins de fer n'avez dit quoi que ce soit sur les bénéfices dans la région atlantique ou sur ce à quoi on peut s'attendre en ce qui concerne les tarifs. J'aimerais qu'on en parle. Pour l'instant, il m'est très difficile d'appuyer ceci sur la foi des prévisions et compte tenu d'une extension du principe selon lequel c'est l'utilisateur qui paie.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCain had posed a question earlier, and I think Mr. Bandeen has an answer to your question, Mr. McCain.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen: You had asked us for the money spent by the government on purchasing preferred stocks for the last 10 years on Canadian National. For the period 1967 to 1976, the government spent \$434.5 million. You had also asked us for the interest which had been paid to the government by the CNR in that same period, and this amounts to \$384.2 million.

Mr. McCain: That would not be on the preferred shares, that would be for other charges.

Mr. Bandeen: Yes, that would be interest on—well, you do not get interest on shares.

Mr. McCain: Yes, that is right. There is no interest on the preferred shares.

Mr. Bandeen: No, but this was interest on the debt which we held. There were no dividends on the preferred shares in that period.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Baker.

Mr. McCain: Could that become a part of the Committee report? Could that be appended as submitted there, Mr. Chairman, please?

The Chairman: Yes, we can have it appended, if you desire. Is that agreeable? Agreed.

Mr. McCain, it will be included in the proceedings. Is that all right?

Mr. McCain: As long as we get the report. Put in where you like.

The Chairman: Mr. Baker.

Mr. Baker: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bandeen . . .

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order. It is in the record in total; it is not in the record on an annual basis.

An hon. Member: That is not a point of order.

Mr. Bandeen: I do not have it on an annual basis. I am sorry.

Mr. McCain: You just have the total.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: Okay, thank you.

The Chairman: Mr. Baker.

Mr. Baker: Mr. Chairman, in view of Mr. Bandeen's references to the Newfoundland region a few moments ago I was going to ask you—but now I think perhaps it is unfair—if the rumour was correct that you are taking the profits from the Newfoundland region to underwrite the losses of Western Canada?

Some hon. Members: Oh, oh!

An hon. Member: Let him answer the question.

Mr. Baker: Mr. Bandeen, you referred to the Newfoundland railway, and in your great exuberance to make a profit, I am

[Translation]

Merci, monsieur le président.

Le président: M. McCain a posé une question tout à l'heure et je crois que M. Bandeen va y répondre.

M. McCain: Merci, monsieur le président.

M. Bandeen: Vous nous avez demandé quel était le montant dépensé par le gouvernement pour l'achat d'actions privilégiées du Canadien National au cours des dix dernières années. Entre 1967 et 1976, le gouvernement a dépensé 434.5 millions de dollars. Vous avez également demandé quel était le montant des intérêts versés au gouvernement par le CN au cours de la même période; cela s'élève à 384.2 millions de dollars.

M. McCain: Cela ne s'applique pas aux actions privilégiées; il s'agit d'autres frais.

M. Bandeen: Oui, il s'agit des intérêts sur—les actions ne portent pas d'intérêt.

M. McCain: Effectivement. Les actions privilégiées ne portent pas d'intérêt.

M. Bandeen: Non, mais il s'agissait ici de l'intérêt versé sur notre dette. Les actions privilégiées n'ont rapporté aucun dividende au cours de cette période.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Baker.

M. McCain: Serait-il possible d'annexer cela au rapport du Comité? Serait-il possible de l'annexer tel quel, s'il vous plaît, monsieur le président?

Le président: Oui, nous pouvons annexer cela, si vous le voulez. Êtes-vous d'accord? C'est d'accord.

Mr. McCain, cela figurera au compte rendu. Êtes-vous d'accord?

M. McCain: Du moment que nous obtenons le rapport. Mettez cela où vous voulez.

Le président: Monsieur Baker.

M. Baker: Merci, monsieur le président. Monsieur Bandeen . . .

M. McCain: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous avons ici le total général et non pas le total annuel.

Une voix: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Bandeen: Je n'ai pas les chiffres annuels, je suis désolé.

M. McCain: Vous n'avez que le total.

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Cela va, merci.

Le président: Monsieur Baker.

M. Baker: M. Bandeen a fait allusion à la région de Terre-Neuve il y a quelques instants, et bien que ce ne soit pas très honnête de ma part, je vais vous demander s'il est vrai que vous utilisez les bénéfices réalisés dans la région de Terre-Neuve pour éponger les déficits de l'Ouest du Canada; c'est ce que dit la rumeur.

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Laissez-le répondre à la question.

M. Baker: Monsieur Bandeen, vous avez parlé des chemins de fer de Terre-Neuve, et dans votre ardeur à rechercher le

[Texte]

wondering if you have had a look at the British North America Act lately? Sections 31 and 32 of the British North America Act state that the federal government has an obligation to maintain—I believe, the exact words are

...adequate railway services and good ferry services in Newfoundland.

If you have had a look at the British North America Act, are you now scheming to try to get around the constitution?

Mr. Bandeen: I personally have not looked at the British North America Act. I think I have had drawn to my attention these particular segments of it. And no, we are not scheming to get around the constitution.

I went to Newfoundland a year ago last November, and I spoke with the press and also with our employees, and I asked for a commission to be set up to take a look at the total transportation picture. I felt at that time—and I do not want to prejudge what that commission is coming out with because I am not privy to their consultations or their report—that we were suffering a sizeable loss on the rail operation, on the express operations. I knew that there was a significant loss on the coastal operations, I had heard from our people and from the premier of the province that the highway was in difficulties and required additional funds to upgrade it or maintain it, and I felt that there was a lot of money being spent on transportation in Newfoundland.

• 2130

I thought it was important that somebody see that this was being spent in the right places at the right time and that is not something that we were in a position to advise on. A commission was subsequently set up, I think a federal commission, with the support of the provincial government, or at least the concurrence of it, and it is about to come out with an answer. So I hope it produces a comprehensive answer—and I am sure it will—to the transportation problem.

Mr. Baker: I think the report is in but I think they have got to translate it into French, so that is the hold-up.

After your takeover of the ferry services, looking at your idea of profit eventually, will the rates and the levels of service still continue to be set by Transport Canada?

Mr. Bandeen: The rates will continue to be approved by the government and, I suppose, Transport Canada. I believe we have the responsibility of recommending changes but we do not have the right to institute changes without the approval of Transport Canada and, I believe, the Cabinet. I have forgotten the exact wording, but certainly the Minister.

Mr. Baker: Would you know how much profit there was on that service to Newfoundland last year?

Mr. Bandeen: Profit? I am told that \$94 million was the loss last year, but that may include some of the other ferry

[Traduction]

profit, je me demande si vous avez récemment jeté un coup d'œil à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Les articles 31 et 32 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique obligent le gouvernement fédéral à assurer—et je crois que les termes exacts sont les suivants:

... un service ferroviaire adéquat, ainsi qu'un bon service de transbordeurs à Terre-Neuve.

Si vous avez pris connaissance de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, n'êtes-vous pas en train d'essayer de contourner la constitution?

M. Bandeen: Je n'ai personnellement pas lu l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. On m'a déjà signalé ces articles. Et ma réponse est non, nous ne cherchons pas à contourner la constitution.

Je me suis rendu à Terre-Neuve il y a un an, en novembre dernier, et je me suis entretenu avec les journalistes, ainsi qu'avec nos employés; j'ai demandé qu'une commission soit chargée d'étudier le problème des transports dans son ensemble. J'estimais à l'époque—je ne veux pas préjuger de ce qu'il en sortira, car j'ignore la teneur des consultations et du rapport de la commission—j'estimais que les chemins de fer et l'express enregistraient un déficit important. Je savais que l'exploitation côtière avait subi des pertes considérables; j'avais appris de la bouche de nos gens et de celle du premier ministre de la province que la route était en mauvais état et qu'il fallait des fonds supplémentaires pour l'améliorer ou la maintenir, et je trouvais que l'on dépensait beaucoup d'argent pour les transports à Terre-Neuve.

J'ai pensé qu'il était important que quelqu'un s'assure que cet argent soit dépensé au bon moment et au bon endroit et ce n'est pas là un domaine où nous pouvions donner des conseils. Ensuite, une commission a été établie, une commission fédérale si je ne m'abuse, appuyée par le gouvernement provincial ou du moins acceptée par lui, et elle va bientôt nous fournir une réponse. J'espère donc que sa réponse sera complète—je suis certain qu'elle le sera—en vue de résoudre le problème des transports.

M. Baker: Je pense que le rapport a été présenté et qu'il doit être traduit en français; c'est donc à cela que tient le retard.

Une fois que vous aurez pris la direction des services de traversée, si l'on envisage vos éventuels bénéfices futurs, les tarifs et les types de services continueront-ils d'être établis par Transport Canada?

M. Bandeen: Les tarifs continueront d'être approuvés par le gouvernement et, je suppose, par Transport Canada. Je pense que nous avons la responsabilité de recommander des changements, mais nous n'avons pas le droit d'instituer des modifications sans l'approbation de Transport Canada et, si je ne m'abuse, du conseil des ministres. J'ai oublié la formulation exacte, mais nous devons certes obtenir l'approbation du ministre.

M. Baker: Savez-vous quel a été le bénéfice réalisé par ce service terre-neuvien l'an dernier?

M. Bandeen: Bénéfice? On m'apprend que les pertes de l'an dernier se sont élevées à 94 millions de dollars, mais cela

[Text]

services. I cannot give you the Newfoundland figure but it runs in my mind that it was in the \$60-\$65 million level.

Mr. Baker: Do you have any conception yet on how you could make that service more profitable or cut down your losses?

Mr. Bandon: Well, I think that we have made it more efficient in the last two or three years since it has been operating as a unit of the CN rather than as part of the rail operation. I believe that in the last couple of years we have been able to come in under the budgeted losses while still, at least to the best of our knowledge, performing the service required—and we have been slowly introducing changes which have increased the efficiency. I do not foresee any drastic changes when we take over.

Mr. Baker: It is really a terrible service, you know. You put your car on, and if the person has a family, it costs you about \$70 to go from one province to another. And if you are unlucky enough to be stuck in the lineup for the night crossing, then you have to sleep on the floor.

And they were not supplying pillows until a couple of years ago, I recall, when I kicked up a bit of a stink that they should at least supply pillows because the floor was a bit hard. As you know, there are never enough compartments for people to sleep in—there are never enough beds—so ninety per cent of the people do have to sleep on the floor. I do not know if this is a well-known fact up here but it certainly is down there. Were you aware of that?

Mr. Bandon: I did not think the percentage was anything like 90 per cent. We have these chairs, reclining chairs—I believe, initially, they were ones that were airplane-type chairs—that are available for people to use. Now what percentage use those and what percentage sleep on the floor, I cannot give you an answer to that.

Mr. Baker: No, the chairs are filled, you see. The ferry leaving about 11 o'clock at night and getting in about 7 o'clock in the morning, all the chairs are filled. Sometimes, depending upon who is on duty, the dining room is open so that people can sleep under the tables, because when you sleep in the hallway you are obstructing the traffic going through. It is quite a service, quite a service.

I am wondering, Mr. Bandon, if you will be taking over, could you deal with the three entities that are not prominent in this part of the country? You operate a coastal boat service, you operate your CN buses, and there is a third aspect that I am interested in. Will you have anything to do with—and I am trying to figure out just what is being transferred to CN now—anything to do with intraprovincial ferry services, intraprovincial, within the provinces.

• 2135

Mr. Bandon: I am not sure I know. No, I do not think so. I am not aware of any.

Mr. Baker: Well, you operate one from my riding to Labrador.

[Translation]

comprend peut-être certains autres services de traversée. Je ne peux vous fournir le chiffre pour Terre-Neuve en particulier, mais j'ai l'impression que la perte se chiffrait à 60 ou 65 millions de dollars.

M. Baker: Avez-vous la moindre idée, pour l'instant, de la manière de rendre ce service plus rentable ou d'en diminuer les pertes?

M. Bandon: Je pense que nous l'avons rendu plus efficace au cours des deux ou trois dernières années, depuis qu'il fonctionne en qualité d'unité du CN plutôt qu'à titre de partie de l'exploitation ferroviaire. Je pense qu'au cours des deux dernières années, nous avons réussi à réduire les pertes prévues tout en rendant, du moins à notre connaissance, les services requis. Nous avons lentement apporté certaines modifications qui ont amélioré l'efficacité. Je ne prévois aucun grand changement lorsque nous prendrons la direction du service.

M. Baker: C'est un service vraiment exécrable, savez-vous. La personne qui a une famille et une voiture à faire traverser doit payer environ \$70 pour passer d'une province à l'autre. Si elle a la malchance de se trouver en ligne pour le passage de nuit, elle peut avoir à dormir par terre.

Il y a deux ans, avant que je fasse un petit esclandre à cet effet, le service ne fournissait même pas d'oreillers; je trouvais le sol un peu dur. Comme vous le savez, il n'y a jamais assez de compartiments à couchettes—il n'y a jamais assez de lits—ce qui oblige près de 90 p. 100 des personnes qui empruntent le traversier à dormir par terre. J'ignore si vous saviez cela, mais les gens qui font la traversée le savent certainement. Le saviez-vous?

M. Bandon: J'étais loin de penser que le pourcentage s'élevait à 90 p. 100. Nous avons des fauteuils inclinables—du genre que l'on trouve dans les avions—que les passagers peuvent utiliser. Pour ce qui est du pourcentage qui les utilise et du pourcentage qui dort par terre, je ne peux vous fournir cette réponse.

M. Baker: Non, voyez-vous, les chaises sont prises. Le traversier part à 23 h 00 environ et arrive à 7 h 00: tous les fauteuils sont occupés. Parfois, selon le bon vouloir du préposé, on ouvre la salle à manger, ce qui permet aux passagers de dormir sous les tables plutôt que dans les corridors où ils obstruent la circulation. C'est tout un service, vraiment tout un service.

Je me demande, monsieur Bandon, si vous pourriez, au cas où vous prenez la direction de ce service, vous occuper des trois services qui, dans la partie du pays où nous sommes actuellement, n'ont pas une telle importance? Vous exploitez un service de traversée, des autocars du CN, et il y a un troisième aspect qui m'intéresse. Avez-vous à vous occuper—et j'essaie de comprendre qu'est-ce que l'on transfère au juste au CN, des services de traversée à l'intérieur de la province?

M. Bandon: Je ne suis pas certain de le savoir. Non, je ne pense pas. Pas à ma connaissance, en tous cas.

M. Baker: Vous en exploitez un à partir de ma circonscription au Labrador.

[Texte]

Mr. Bändeen: But this is a coastal vessel, is it not? Well, it is a ferry, yes. *Lewisport*, but it replaced coastal vessels, as I remember correctly.

Mr. Baker: Will you be assuming from Transport Canada the ferry services that operate to islands off the coast line? You know, I have five of them. I do not know where they stand now. It seems to be up in the air. Do you know if you will be assuming any of these responsibilities?

Mr. Bändeen: I am not aware that we are. I think I can say, no, we are not.

Mr. Baker: It comes under East Coast Ferry and Marine right now.

Mr. Bändeen: If it does, it will be ours, but I was not aware that it did come under our . . .

Mr. Baker: Yes. Are you paying a subsidy every month to them? I do not think that it is very high. I think it is somewhere around \$1.5 million. No, I think it is about \$2 million a year.

Mr. Bändeen: Well, I can check that for you. I cannot give you an answer here.

Mr. Baker: In conclusion, what are you expecting from the Sullivan Commission's report?

Mr. Bändeen: Well, I am expecting, as I said earlier, hopefully a total review of the transport situation in Newfoundland with positive recommendations on how the money should be invested in the future to reap the maximum benefits for the people of Newfoundland.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Bändeen if he considers the operations of Canadian National as a form of a public service, a public utility, an essential service, a common usage and requirement of the public? Your television ads say Canadian National is a business as well as a responsibility. Do you look on it as some sort of a public service, along with its being a business and responsibility?

Mr. Bändeen: Well, I am not certain I know the definition of public service and so rather than . . .

Mr. Benjamin: Or public utility.

Mr. Bändeen: Well, a public utility has a very specific meaning, I believe, legally. I do not think we are a public utility, but we certainly are vital to the economy of Canada and have a vital service to perform; we are perfectly conscious of that. I think it behooves us to try to do it as effectively and as efficiently as possible. As you know, transportation makes up a significant part of the Canadian gross national product, perhaps more than in any other industrialized nation, primarily because of our long distances and some of our awkward areas that have to be traversed. We cannot afford to have an inefficient transportation service. It is absolutely essential that it be as effective and efficient as possible.

[Traduction]

M. Bändeen: Mais il s'agit d'un navire de cabotage, n'est-ce pas? Bon, c'est un traversier, oui. Il s'agit du traversier de Lewisport, mais il a remplacé les caboteurs, si j'ai bonne mémoire.

M. Baker: Transports Canada vous charge-t-il d'assurer les services de traversée entre les îles et la côte? J'en ai cinq. Je ne sais pas quelle est leur situation actuelle. Cela n'est pas clair. Savez-vous si vous allez vous charger de ces responsabilités?

M. Bändeen: Pas que je sache. Non, nous ne nous en occuperons pas.

M. Baker: Ces services relèvent de la East Coast Ferry and Marine actuellement.

M. Bändeen: Dans ce cas, ils vont nous appartenir, mais je ne savais pas qu'ils relevaient de . . .

M. Baker: Oui. Leur versez-vous une subvention mensuelle? Je ne pense pas qu'elle soit très élevée. Je pense qu'elle se chiffre à environ 1.5 million de dollars. Non, je pense qu'elle est d'environ deux millions de dollars par année.

M. Bändeen: Je peux vérifier cela. Je ne peux pas vous donner de réponse tout de suite.

M. Baker: En conclusion, qu'attendez-vous du rapport de la Commission Sullivan?

M. Bändeen: Je l'ai déjà dit, j'espère y trouver un examen d'ensemble de la situation des transports à Terre-Neuve ainsi que des recommandations positives quant à la manière d'investir l'argent à l'avenir, pour en faire profiter au maximum les habitants de Terre-Neuve.

Le président: Merci, monsieur Baker. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Bändeen s'il considère l'exploitation du Canadien national comme une forme de service public, de service essentiel à l'usage du public? L'annonce télévisée du Canadien national déclare qu'il s'agit tant d'une entreprise de commerce que d'une responsabilité. Le considérez-vous comme une sorte de service public, en même temps qu'une entreprise et une responsabilité?

M. Bändeen: Je ne suis pas certain de savoir la définition de "service public", et plutôt que de . . .

M. Benjamin: Une entreprise de service public, comme pour l'électricité.

M. Bändeen: Le sens d'entreprise de service public est très précis, si je ne m'abuse, du point de vue juridique. Je ne pense pas que nous soyons une entreprise de ce genre, mais nous sommes certes essentiels à l'économie du Canada et nous avons des services vitaux à rendre; nous en sommes parfaitement conscients. Il nous revient de nous acquitter de notre tâche de manière aussi efficace et consciencieuse que possible. Vous le savez sans doute, les transports constituent une partie importante du produit national brut du Canada, peut-être plus que dans tout autre pays industrialisé, essentiellement en raison des longues distances que nous avons à parcourir, et en raison de la nature de certaines régions que nous devons traverser. Nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir des services de

[Text]

Mr. Benjamin: Yes, well I am not questioning the efficiency. In fact, you know, I was listening to your exchanging answers and questions with Mr. Stevens and I was surprised to hear you trying to compare yourself with CP or trying to match up with CP when both railroads got established from entirely different propositions. I do not know why you were so defensive about it, but in any event . . .

Mr. Bandeen: I should clarify; Mr. Stevens asked us for a comparison between the two railways.

Mr. Benjamin: I know, that figures; you fell into it. But anyway, given this essential and national responsibility, would you equate the responsibilities that your system has with other kinds of national or regional responsibilities, whether it is, say, electric power, telephone services, roads, sewer and water systems? Would you equate or agree that there is some similarity there in terms of responsibility?

Mr. Bandeen: There are with telephone systems and with power. I can understand that there is a similarity. I really do not know the financing and the aspects of sewers and water systems well enough to be able to answer that question.

Mr. Benjamin: Well, if you were a Canadian citizen living somewhere other than the golden triangle in Canada, and if the service being provided to you, whether it was electric power or telephone, or a street or a road, or a railroad, was unprofitable, not commercially viable, then would it be okay if that were abandoned, let go? If somebody said, "Look, the power line you are living on is not profitable, therefore we are abandoning it," would you like that?

• 2140

Mr. Bandeen: No, I think if you are drawing the analogy with the CNR—I have tried to make the point, and perhaps I have not made it clearly enough—we feel that the areas required for national purposes, regional purposes, should be identified, and should be specifically underwritten. I do not know that we have any right, as a corporation, to decide that this area requires an uneconomic service and that one does not. I feel that that is the job of elected representatives, such as yourself, and you should make the determination, it should not be made by a corporation such as the CNR. But if it is made, and the province or the municipality or the federal government wants an uneconomic service run for good and sufficient reasons, then we have in the past, and will in the future, put all our talents and efforts behind that and run it for them. I think the Alberta resources railway is, perhaps, an example, the Great Slave Lake Railway: this is, and was, an uneconomic railway in its totality. It was built to open up a part of Northern Alberta and part of the southern Northwest Territories, and we undertook to build it and run it for the federal government when we were requested to do so.

[Translation]

transport insuffisants. Il est absolument essentiel qu'ils soient aussi efficaces que possible.

M. Benjamin: Je ne mets pas en doute cette efficacité. En fait, vous le savez, je vous ai écouté discuter avec M. Stevens et je trouvais surprenant de vous entendre vous comparer avec le CP ou de vous voir essayer d'égaliser le CP, alors que les deux compagnies ferroviaires ont été établies pour des raisons bien différentes. J'ignore pourquoi vous vous êtes défendu avec un tel acharnement, mais de toute façon . . .

M. Bandeen: J'aimerais apporter un éclaircissement; c'est M. Stevens qui nous a demandé une comparaison entre les deux sociétés de chemins de fer.

M. Benjamin: Je le sais, il fallait s'y attendre; et vous êtes tombé dans le panneau. De toute façon, vu l'envergure de cette responsabilité essentielle et nationale, pensez-vous pouvoir dire de vos responsabilités qu'elles sont semblables à celles d'autres responsabilités nationales ou régionales telles que la fourniture d'électricité, de service téléphonique, la construction de route, l'installation de systèmes d'égouts et de distribution d'eau? Mettez-vous ces responsabilités sur un pied d'égalité ou trouvez-vous qu'elles soient relativement semblables?

M. Bandeen: Il y a des similitudes avec les systèmes téléphoniques et la fourniture d'électricité. Je peux le constater. J'ignore vraiment comment s'effectue le financement des systèmes d'égout et des systèmes de distributions d'eau, pour pouvoir vraiment répondre à votre question.

M. Benjamin: Mettons que vous soyez un citoyen canadien vivant à l'extérieur des régions privilégiées du Canada, et que le service qui vous est fourni, qu'il s'agisse d'électricité, de téléphone, d'une rue, d'une route ou d'un chemin de fer ne soit pas rentable. Seriez-vous d'accord pour qu'il soit abandonné, supprimé? Si l'on venait vous dire: «la ligne électrique dont vous dépendez n'est pas rentable, nous allons donc la supprimer», aimeriez-vous cela?

M. Bandeen: Non. Si vous essayez d'établir une analogie avec le CN—j'ai essayé d'exprimer cette idée et peut-être ne l'ai-je pas assez clairement exprimée—nous estimons que les régions où les services sont nécessaires à des fins nationales, régionales, devraient être délimitées et devraient faire l'objet d'amortissement particulier. Je ne pense pas que notre compagnie ait le droit de décider qu'une région donnée a besoin d'un service qui n'est pas économique, alors qu'une autre n'en a pas besoin. Je trouve qu'il revient aux représentants élus, tels que vous-mêmes, de prendre cette décision. Elle ne devrait pas être prise par une compagnie telle que le CN. Toutefois, si elle est prise, si la province, la municipalité ou le gouvernement fédéral veulent qu'un service non rentable soit maintenu pour d'assez bonnes raisons, nous allons, comme par le passé, déployer tous nos efforts pour exploiter ce service. Je pense que le chemin de fer des ressources de l'Alberta constitue peut-être un exemple; je veux parler du chemin de fer du lac Great Slave: c'est, et cela a toujours été, une mauvaise entreprise économiquement parlant. Mais il a été construit pour ouvrir une partie du nord de l'Alberta et une partie du sud des Territoires du Nord-ouest, et nous nous sommes engagés à le

[Texte]

Mr. Benjamin: To haul out CPR minerals.

Let us take this another step forward. In the areas of your operations where you make a profit, what is wrong with a system of cross-subsidization? If a national railway system is not some element of national unity and Confederation, I do not know what the hell else would be, and where you make money, you use those profits to support and maintain and improve services in other parts of the country where you do not necessarily make money. What is wrong with that?

Mr. Bandeen: I am a little confused on this, because that comes awfully close to taxation, I believe, if we purposely charge a higher rate in one area to be able to spend it in another. I do not think we have any right to do that. I think we should try to help all parts of the country develop and be as commercially viable as they can be. The rates we charge should have this in consideration, and once that is done, if there is an area that cannot be commercial I think that should be recognized, flagged, and specifically approved by the governing authorities. I feel very uncomfortable about our making a decision like that, as the CN.

Mr. Benjamin: But surely, in the areas in which you make to best profits and which are the most commercially viable of Canadian National, or any other transportation system, are the areas of the densest population and the highest volume of traffic, in which the rates are most competitive and usually lower, and you make some bucks. You do not penalize people in Toronto and Montreal with higher rates to pay for losses in other parts of the country, in fact, the surpluses you make out of Central Canada are usually as a result of the higher volumes of traffic at rates that would be lower.

Mr. Bandeen: I thought your proposition was, should we not make sufficient profit in those profitable areas so that we could underwrite the losses in other parts of the country?

Mr. Benjamin: Even if the profits are not sufficient. I am talking about a cross-subsidization, in the sense that one line makes money one year and another one does not, but you operate them both and you provide an equitable service on them.

Mr. Masniuk mentioned branch lines, I think Mr. Murta brought the subject up as well. The Subsidies you received on branch lines, in most other circles, would cause fraud; you talk about off-line costs and about how some of those branch-line subsidies were spent on mainline maintenance costs.

Mr. Bandeen: Operating costs.

Mr. Benjamin: Yes. Can you tell me whether the proportion of on-line costs on branch lines, if the same proportion of

[Traduction]

construire et à l'exploiter pour le gouvernement fédéral lorsqu'il nous a demandé de le faire.

M. Benjamin: Pour transporter les minerais du CP.

Allons un peu plus loin. Dans les régions de votre service où vous faites des bénéfices, quel mal y aurait-il à recourir à un système de subvention mixte? Si un système ferroviaire national ne constitue pas un certain élément d'unité nationale et une base pour la confédération, je vois mal qui pourrait prétendre à cet honneur. Or, les bénéfices que vous faites dans certaines régions servent à maintenir et à améliorer les services offerts dans d'autres parties du pays où votre présence n'est pas nécessairement aussi rentable. Quel mal y a-t-il à cela?

M. Bandeen: J'éprouve une certaine confusion à cet égard, car cela se rapproche beaucoup de la taxation, si je ne m'abuse, que d'imposer, intentionnellement, un tarif plus élevé à une région pour pouvoir le dépenser dans une autre. Je ne pense pas que nous ayons le droit de faire cela. Je pense que nous devrions aider toutes les parties du pays à se développer et à devenir aussi commercialement fortes qu'elles le peuvent. Les tarifs que nous exigeons devraient tenir compte de cela et, ceci accompli, si une région donnée n'arrive pas à être rentable, j'estime qu'il faut le reconnaître, le signaler et obtenir l'approbation précise des autorités concernées. Je n'aime pas du tout que ce soit le CN qui prenne une décision de ce genre.

M. Benjamin: Mais les régions où vous faites le plus de bénéfices et où les services du Canadien national ou de tous autres systèmes de transports sont les plus rentables, sont les régions les plus densément peuplées et celles où le trafic est très élevé. C'est là que les tarifs sont le plus concurrentiels, et habituellement inférieurs, et vous réalisez certains bénéfices. Vous ne pénalisez pas les habitants de Toronto et de Montréal en leur faisant payer des tarifs plus élevés, en compensation des pertes subies dans d'autres parties du pays. En fait, les excédents que vous enregistrez au centre du Canada résultent d'habitude du nombre plus élevé de déplacements à des tarifs qui sont inférieurs.

M. Bandeen: Je pensais que vous proposiez que nous faisions assez de bénéfices dans ces régions rentables afin d'amortir nos pertes dans d'autres régions du pays?

M. Benjamin: Même si les bénéfices ne sont pas suffisants. Je parle de subvention interne, c'est-à-dire qu'une certaine ligne enregistre des bénéfices au cours d'une certaine année, alors qu'une autre n'en enregistre pas, ce qui ne vous empêche pas de les exploiter toutes deux et de fournir des services adéquats sur les deux.

M. Masniuk, et, si je ne m'abuse, M. Murta, ont parlé des embranchements. Les subventions que vous recevez pour les embranchements seraient considérées, dans la plupart des milieux, comme de la fraude; vous avez parlé des dépenses hors lignes et de la manière dont certaines de ces subventions pour des embranchements étaient dépensées pour l'entretien des lignes principales.

M. Bandeen: L'exploitation des lignes.

M. Benjamin: Oui. Pouvez-vous me dire ce qui se produirait si vous consacriez le même montant de subventions au maintien de ces embranchements, à leur réparation...

[Text]

subsidies were spent on each of those branch lines in terms of maintenance or rehabilitation . . .

Mr. Bandeem: Let me just talk about that, for a minute. When we prove a loss to the CTC, we have to come in with figures. We have to show them the money we have spent, the people we have employed on the branch line, the man-hours they have spent, the ties they have put in, the rails they have replaced, the time they have spent on it. This all has to be classified. We have to go and say, this is what we did. The CTC then will audit that, in their own way, and approve the expenditure. So every cent of that has been spent on that branch line, otherwise the CTC will not pay us. The rest of it is to cover the loss for moving the traffic on the mainline, the operating loss. I do not know how else I can answer it. We cannot claim something that we have not spent on the branch line. The CTC does not allow it.

Mr. Benjamin: When a 100-car freight train runs on the mainline, let us say, from Moose Jaw to Vancouver, and let us say 40 of those cars are grain. The other 60 is a mix of automobiles, farm implements, you name it—furniture. What do you then do, take 40 per cent of that train and apply it to off-line grain-handling costs? What do you do with it?

• 2145

Mr. Bandeem: It is not quite that simple. The CTC again has approved and worked out procedures for costing. It is not quite that simple, but the principle is essentially that. You find out the costs of moving the grain from the junction point to Vancouver or Thunder Bay, and there are standard procedures which have been argued and brought forward. We do not agree with all of them, but then the CTC would not agree with all of our concepts. However, they have been the ones that have been tried and proven and accepted by the CTC. We have to prove these costs, and the difference between the revenue we receive and the total cost, the on-line and off-line costs, is the subsidy we receive from the CTC.

Mr. Benjamin: I presume that if you could wave a magic wand tomorrow and you did not have to move a single carload of grain onto your main line—let us say that all the branch lines disappeared tomorrow and you did not have a single carload of grain on any of your mainline traffic—if I follow you logically then your main line would be in much more of a state of disrepair, under-maintained. I mean, you would not keep that track up to the standard you presently have it. Are you trying to tell me that . . . ?

Mr. Bandeem: It is a hypothetical question. You happen to be hitting the area of the country which has the greatest growth in non-grain traffic of any part of the country. We have been spending a tremendous amount of capital just on increasing the capacity of those lines. If we were not moving

[Translation]

M. Bandeem: Permettez-moi de parler de cela pour quelques instants. Lorsque nous prouvons à la CCT que nous avons subi des pertes, nous devons présenter les chiffres. Nous devons leur indiquer combien nous avons dépensé, combien de personnes ont été employées pour l'embranchement, combien d'heures-hommes ont été consacrées à ces lignes, combien de joints ont été installés, quels sont les rails qui ont été remplacés, et préciser combien de temps cela a pris. Tout cela doit être précisé. Nous devons pouvoir dire: Voilà ce que nous avons fait. La CCT doit alors vérifier cela comme elle l'entend, et approuver la dépense. Il faut donc que, jusqu'au dernier cent, la somme indiquée ait été dépensée pour l'embranchement, faute de quoi la CCT ne nous paiera pas. Le reste sert à compenser la perte subie pour la détournement du trafic vers la ligne principale, c'est-à-dire la perte d'exploitation. Je ne vois pas de quelle autre manière on pourrait répondre à cela. Nous ne pouvons réclamer des sommes que nous n'avons pas dépensées pour l'embranchement. La CCT ne nous le permet pas.

M. Benjamin: Supposons qu'un train de marchandises utilise la ligne principale de Moose Jaw à Vancouver, et supposons que 40 de ses 100 wagons contiennent des céréales. Mettons que les 60 autres contiennent un peu de tout: des automobiles, des machines agricoles, des meubles. Que faites-vous dans ce cas-là? Appliquez-vous 40 p. 100 du coût de déplacement de ce train aux dépenses de manutention du grain hors ligne? Que faites-vous dans ce cas?

M. Bandeem: Ce n'est pas si simple. Encore une fois, la CCT a approuvé et établi des procédures d'affectation des dépenses. Ce n'est pas si simple, mais le principe est essentiellement semblable. Vous calculez le coût de déplacement du grain du point de jonction à Vancouver ou à Thunder Bay, et il y a des méthodes normalisées qui ont fait l'objet de discussions et qui ont été établies à cette fin. Nous n'approuvons pas toutes ces méthodes de calcul, mais la CCT n'a pas approuvé toutes nos idées non plus. Toutefois, ces méthodes ont été mises à l'épreuve et acceptées par la CCT. Nous devons prouver que ces dépenses ont été engagées, et la différence entre nos recettes et le coût total—c'est-à-dire les coûts en ligne et hors ligne—constitue la subvention que nous accorde la CCT.

M. Benjamin: Si donc, dès demain, par magie, vous n'aviez plus à transporter un seul wagon de grain sur votre ligne principale—supposons que tous les embranchements disparaissent et que vous n'avez plus un seul wagon de grain sur vos lignes principales—si je vous comprends bien, vos lignes principales seraient beaucoup plus délabrées, mal maintenues. J'entends que vous n'auriez pas, pour ces voies, les normes que vous avez actuellement. Est-ce bien ce que vous essayez de me dire?

M. Bandeem: Il s'agit d'une question hypothétique. Il se trouve que vous traitez de la région du pays qui a connu la plus grande croissance de trafic non céréalier du Canada entier. Nous avons dépensé beaucoup d'argent simplement pour accroître la capacité de ces lignes. Si nous ne transportions pas

[Texte]

grain—if grain were to disappear tomorrow, which I hope it does not and I do not see where it would—but if it were, then we would not need the increased capacity. We would have capacity there to burn, to move coal, potash, sulphur and all the other things. So in a matter of a few years we would indeed have saved a tremendous amount of money. Now it is a purely hypothetical question and it will not occur.

But what we are supposed to do, according to the CTC's instructions, is estimate the cost of moving that grain or whatever from the junction on the main line to its final destination, and the cost of operating the branch lines, and apply against that the revenue we receive, then the difference is what they pay us. I am not going to swear to the accuracy of those costings. It is a science in some respects; it is an art in others, but it is an accepted estimate of the costs.

Mr. Benjamin: All I can say, Mr. Bandeen, is that to follow the logic that you use, that the CTC uses, and I and a number of my colleagues, and this is not particularly partisan, maybe we should have a branch line all the way to Vancouver and all the way to Thunder Bay. With all the tens of millions that have been poured into branch-line subsidies and the purchase of equipment for you and the CPR to have to operate with, maybe we should just have had a branch line and a branch-line subsidy all the way to Vancouver and Thunder Bay.

Mr. Bandeen: This would be giving you 100 per cent subsidization of grain.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Bandeen: And it is one logical move. I do not think it is logical, but it is one that has been suggested. It has also been suggested as a cure to the Newfoundland problem—make Newfoundland a branch line. Now, I cannot accept that. I do not think it is a branch line; it is a main line.

Mr. Benjamin: I cannot either, but I am just trying to follow the logic being used.

Mr. Bandeen: You are perfectly correct on the logic. It would have the effect of totally underwriting the movement of grain if the whole of western Canada was declared a branch line under the act and we could claim.

Mr. Benjamin: No wonder we have alienation in different parts of Canada.

I would like to ask Mr. Bandeen, on the borrowings you make or the investment made, or the limited amount of private capital that you have, would you countenance a 20 per cent return to them or would you consider that to be unreasonable?

Mr. Bandeen: The private capital we have involved is in the form of bonds. We have a fixed interest rate and it varies depending on when we borrowed the money. We have been in the market four times in the last two years: twice in Europe

[Traduction]

de céréales—si les céréales disparaissaient demain, ce qui, je l'espère, n'arrivera pas, et je ne vois pas pourquoi cela arriverait—mais si cela se produisait, nous n'aurions pas besoin de cet accroissement de la capacité. Nous aurions de la capacité à ne plus savoir quoi en faire, pour transporter du charbon, de la potasse, du soufre et le reste. Donc, en quelques années, nous pourrions en effet économiser énormément d'argent. Mais la question reste purement hypothétique, et cela ne se produira pas.

Toutefois, d'après les instructions de la CCT, nous sommes censés évaluer le coût de déplacement de ces céréales du point de jonction avec la ligne principale à sa destination finale, ainsi que le coût d'exploitation des embranchements, et de comparer cela aux recettes obtenues; on nous verse la différence. Je ne peux vous garantir l'absolue précision de ces coûts. C'est une science à certains égards, et un art à certains autres, mais il s'agit d'une évaluation des coûts qui est acceptée.

M. Benjamin: Tout ce que je peux dire, monsieur Bandeen, pour me servir de votre raisonnement, de celui de la CCT, du mien propre et de celui d'un certain nombre de mes collègues, il ne s'agit pas là d'une déclaration partisane, c'est que nous devrions peut-être avoir un embranchement allant jusqu'à Vancouver et jusqu'à Thunder Bay. Avec les dizaines de millions de dollars qui ont servi à subventionner les embranchements et à acheter du matériel pour l'exploitation pour vous et pour le CP, nous devrions peut-être avoir un seul embranchement et une subvention pour un embranchement qui aille jusqu'à Vancouver et Thunder Bay.

M. Bandeen: Ce qui reviendrait à subventionner le transport des céréales à 100 p. 100.

M. Benjamin: Oui.

M. Bandeen: C'est une mesure logique, peut-être pas nécessairement d'après moi, mais elle a en tout cas été proposée. Elle a été également proposée à titre de solution du problème de Terre-Neuve—transformer les voies de Terre-Neuve en embranchements. Or, je ne peux pas accepter cela. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un embranchement; c'est une ligne principale.

M. Benjamin: Je n'accepte pas ce raisonnement non plus, mais j'essaie simplement de suivre votre pensée.

M. Bandeen: Vous avez parfaitement raison du point de vue logique. Cela aurait pour effet d'amortir complètement les frais de transport des céréales que de déclarer l'ensemble des lignes de l'Ouest du Canada embranchements aux termes de la loi, ce qui nous permettrait de réclamer des subventions.

M. Benjamin: Pas étonnant que certaines parties du Canada se sentent aliénées.

Au sujet des emprunts du CN, de ses investissements, du montant relativement limité de capital privé dont il dispose, j'aimerais demander à M. Bandeen s'il favoriserait le versement d'un rendement de 20 p. 100 ou s'il trouve cela déraisonnable?

M. Bandeen: Le capital privé dont nous disposons est obtenu par des obligations. Nous avons un taux d'intérêt fixe qui varie selon la date à laquelle nous avons emprunté l'argent. Au cours des deux dernières années, nous avons eu recours quatre fois

[Text]

and twice in New York. Most recently in New York we paid 9¼ per cent. Last June we paid 8¾ per cent. I have forgotten the exact figures on the European: one was in American dollars; one was in Canadian. But they vary depending on the time of the borrowings, the length of the term of the debt and the repayment.

Mr. Benjamin: Along with that, the interest you paid to the national government on their lendings were in the order of 8 per cent or 9 per cent, it varied. Why now all of a sudden 20 per cent or more? Twenty per cent is the floor on what you return to the federal government for that stock.

Mr. Bandeen: Oh, I am sorry. It does not relate that way. It is not 20 per cent of the value of the stock. What we are returning is 20 per cent . . .

• 2150

Mr. Benjamin: Twenty per cent of your profit.

Mr. Bandeen: . . . of the profit. And this could be a very low return on the stock. The stock is going to have a value of \$2.2 billion, I believe, something in that neighbourhood. To give a 5 per cent return—you can calculate it out—we would have to pay them a dividend of \$100 million of \$200 million. But that is not the normal way of calculating the return on the equity. What you do is take the profit after taxes and relate that to the equity.

It is in that area that I feel we should try to get in the 8 per cent, 9 per cent, 10 per cent return, which is what we are paying the bondholders. Now, we would not pay all of that as dividend, hopefully; we would pay the 20 per cent. But they would enhance their holdings because we would be retaining the earnings and that is always to the credit of the equity owners.

Mr. Benjamin: I appreciate that Canadian National saved the \$400 million of funds received from the federal government in the ten-year period and returned \$300 million back to them in interest—that is not a bad return—and that this will result in lower payments out of the operating profits of the company or the net profits of the company to the government—and I support that part of the legislation—but I want to remind you, Mr. Bandeen, Mr. Chairman, that, while you welcome some support from the Opposition transportation spokesmen, I hope that he read the speeches of the Opposition transportation spokesmen because the support was qualified; one could make some pretty good arguments against the legislation as well as for it. It is a mixed blessing.

In your remarks you are projecting down the road a \$250 million profit for this publicly-owned system, Canadian National, to what end and for what purpose is that profit?

Mr. Bandeen: I am afraid I missed that . . .

[Translation]

au marché: deux fois en Europe et deux fois à New York. Tous récemment, à New York, nous avons payé 9¼ p. 100. En juin dernier, nous avons payé 8¾ p. 100. J'ai oublié les chiffres exacts pour les emprunts européens: l'un d'eux était en dollars américains; l'autre, en dollars canadiens. Mais cela varie selon l'époque où l'emprunt est effectué, l'échéance de la dette et le remboursement.

M. Benjamin: Outre cela, l'intérêt versé au gouvernement national pour les prêts qu'il vous a consentis se chiffrait à 8 ou 9 p. 100, selon le cas. Pourquoi acceptez-vous, maintenant, soudainement, de verser 20 p. 100 ou plus? L'intérêt de 20 p. 100 constitue le minimum de votre rendement au gouvernement fédéral pour ces actions.

M. Bandeen: Je regrette. On ne peut établir cette comparaison. Il ne s'agit pas de 20 p. 100 de la valeur des actions. Nous fournissons un rendement de 20 p. 100 de . . .

M. Benjamin: 20 p. 100 de vos bénéfices.

M. Bandeen: . . . nos bénéfices. Et cela peut présenter un très faible rendement par rapport aux actions. Si je ne m'abuse, les actions vont avoir une valeur de 2.2 milliards de dollars, à peu près. Vous versez donc un intérêt de 5 p. 100—chose que vous pouvez calculer, nous devrions verser un dividende de 100 millions ou de 200 millions de dollars. Mais cela ne constitue pas la manière normale de calcul du rendement sur la mise de fonds. On calcule plutôt les bénéfices après impôts, et on établit un rapport entre ces bénéfices et la mise de fonds des actionnaires.

C'est ainsi que j'estime que nous devrions en arriver à un rendement de 8, 9 ou 10 p. 100, ce qui représente la somme que nous versons aux détenteurs d'obligations. En outre, nous n'aurions pas à verser tous nos bénéfices sous forme de dividendes, et on peut espérer que nous n'en paierions qu'un p. 100. Ce qui n'empêche pas que les avoirs des actionnaires en seraient favorisés parce que nous retiendrions les gains, ce qui est toujours avantageux pour les propriétaires de capital.

M. Benjamin: Je me rends compte que le CN a épargné les fonds de 4 millions de dollars reçus du gouvernement fédéral au cours de 10 années, et a versé un intérêt de 300 millions de dollars—ce qui n'est pas un mauvais rendement—ce qui entraînera une réduction des versements de la compagnie au gouvernement qui se fonde sur les bénéfices d'exploitation ou sur les bénéfices nets, et j'appuie cette partie de la loi. J'aimerais toutefois vous rappeler, monsieur Bandeen, monsieur le président, que bien que vous soyez heureux de l'appui du porte-parole de l'opposition en matière de transport, j'espère que vous avez lu les discours de ce porte-parole, car cet appui est émaillé de réserves. On peut en effet présenter autant de bons arguments contre la loi qu'en sa faveur. Elle a des avantages et des désavantages.

Vous avez dit prévoir des bénéfices de 250 millions de dollars pour ce système public, le CN; à quoi servira ce bénéfice?

M. Bandeen: Je crains d'avoir raté ce . . .

[Texte]

Mr. Benjamin: To what end is that profit? For what purpose?

Mr. Bandeen: Oh. Well, we have to pay 20 per cent of it to the federal government as dividends on their stock and the rest of it we want to retain to finance the capital expansions and the capital replacements of the CNR. And it will be used for that purpose.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, having regard to the fact that there is still some more information that I think the committee would want from Mr. Bandeen, I wonder if we might be able to serve notice that we would like to reserve the right to have Mr. Bandeen, and perhaps some of his officials appear again, before we complete the consideration of this bill.

I think Mr. Stevens has further questions and elaborations on the points that he was pursuing this evening and I have a few more. I know that we are going on to other witnesses and we will have the Minister and perhaps these may be clarified in the course of those deliberations but, I think perhaps we should entertain the possibility of having these very learned gentlemen come before us again.

The Chairman: Yes, that is a point well taken. Tomorrow, after the meeting at 3.30 p.m., at 5.00 p.m., if those members on the steering committee would just stay back after the meeting for a few minutes, we could plan the rest of the week and the following week and entertain having, if necessary, CN with us.

We will stand Clause 1.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, on a further point of order.

The Chairman: Mr. Stevens, on a point of order.

Mr. Stevens: Yes. On the statistics that were given to us by Mr. Bandeen, I had anticipated that the various expense items would add up to the total expense figure that they gave us with respect to both the CN and the CP, but in all four cases, Mr. Chairman, they do not add up. There is about a \$200 million or a \$300 million shortfall, and I was wondering if we could be supplied with figures that do add up. If I have inadvertently put in four headings that do not cover the whole range, maybe you could add a miscellaneous heading or something, but I think in that way we will have a neater picture as to exactly how your relative positions stand.

Now, I understand our resident expert in sloth and inefficiency is not interested in . . .

The Chairman: Order. Order, please, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: But, Mr. Chairman, I think if we can have that produced, it will be helpful.

The Chairman: Mr. Bandeen has agreed to provide that information.

I would like to take this opportunity to thank you, Mr. Bandeen, and your officials for appearing before us these last three meetings. It has been appreciated and we hope to see you soon.

[Traduction]

M. Benjamin: ... à quoi servira ce bénéfice? Quel en sera l'objet.

M. Bandeen: Ah. Eh bien, nous devons en verser 20 p. 100 au gouvernement fédéral à titre de dividendes sur ses actions, et le reste nous servira à financer les expansions et les travaux de remplacement du CN. Voilà à quoi servira le bénéfice.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné qu'il y a d'autres renseignements que le comité aimerait obtenir de M. Bandeen, je me demande si nous pourrions nous réserver le droit de demander à M. Bandeen et à certains de ses collègues de comparaître de nouveau, avant que nous finissions d'examiner ce projet de loi.

Je pense que M. Stevens aimerait poser d'autres questions et développer certains aspects dont il traitait ce soir, et j'aimerais en faire autant. Je sais que nous allons passer à d'autres témoins ainsi qu'au ministre, et peut-être ces questions pourront-elles être éclaircies au cours de ces délibérations, mais je pense que nous devrions peut-être songer à la possibilité de demander à ces personnes fort compétentes de revenir nous voir.

Le président: Oui, je vous comprends parfaitement. Demain, après la réunion de 15 h. 30, à 17 h. 00, si les membres du comité directeur veulent bien rester pour quelques instants, nous pourrions établir le calendrier pour le reste de la semaine et pour la semaine suivante, et songer à convoquer, s'il y a lieu, les témoins du CN.

Nous réservons l'article 1.

M. Stevens: Monsieur le président, j'invoque à mon tour le Règlement.

Le président: M. Stevens, pour un rappel au Règlement.

M. Stevens: Au sujet des statistiques qui nous ont été fournies par M. Bandeen, j'avais prévu que l'addition des diverses dépenses fournirait la dépense totale qui nous a été fournie tant au sujet du CN que du CP. Dans les cas, monsieur le président, il y a une différence. Il y a un écart d'environ 200 ou 300 millions de dollars, et je me demande si l'on pourrait nous fournir des chiffres dont la somme corresponde à l'autre total. Si, par inadvertance, j'ai classé cela sous quatre rubriques qui ne portent pas sur l'ensemble des travaux, vous pourriez peut-être ajouter une rubrique «divers» ou quelque chose de ce genre, mais je pense que, de cette manière, nous aurons une image plus exacte de vos positions relatives.

D'autre part, je crois comprendre que notre spécialiste en inefficacité ne s'intéresse pas . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Mais, monsieur le président, je pense qu'il serait utile que nous ayons ces chiffres.

Le président: Monsieur Bandeen a accepté de fournir ces renseignements.

J'aimerais profiter de l'occasion pour vous remercier, vous, monsieur Bandeen et vos adjoints, pour avoir comparu devant nous au cours de ces trois dernières réunions. Nous vous en savons gré, et nous espérons vous revoir bientôt.

[*Text*]

Mr. Bandeen: Thank you.

The Chairman: This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

M. Bandeen: Merci.

Le président: Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TC-4"

PROPOSED QUESTIONS FOR DR. ROBERT A. BANDEEN

Presuming Dr. Bandeen has had an opportunity to review Mr. J. Earl White's letter dated March 2, 1978 to Mr. Dan McKenzie, M.P. the following questions to Dr. Bandeen are deemed to be appropriate.

Q. 1 Dr. Bandeen—do you agree with the proposition in Mr. White's letter that under the present O.N.R. pension plan the retired employees are "subsidizing" the active employees and/or the Company through the action of inflation? If not, please explain the basis of your disagreement.

Q. 2 Do you agree that if the retired life trust fund as proposed by Mr. White were created this would eliminate the subsidization by retired lives referred to? Again if not—why not? Do you also agree that the creation of this retired life trust fund would provide some opportunity to the retired employees of increased pensions to offset inflation?

Q. 3 Can you give us any reasons for not creating the retired life trust proposed by Mr. White other than C.N.R.'s desire to continue taking advantage of the retired employees as Mr. White indicates has been happening to date.

Q. 4 Dr. Bandeen—I understand the unfunded actuarial liabilities of the C.N.R. Pension Plans, as at December 31, 1975 amount to some \$809,020,329. (*See notes to Consolidated Financial Statements*) Moreover I understand as at December 31, 1968 by a change in actuarial assumptions the unfunded actuarial liabilities under the Plan were reduced by \$371,000,000. If I add these two values together I get \$1,180,020,329 as at December 31, 1975.

It is not true that if this sum of money were actually paid into the trust fund (*and constituted part of the assets thereof—earning interest at current market rates*) that there would be little basis (*from a cost point of view*), for denying the benefit increases desired by retired employees?

If so why are you not asking the government to permit the Company to fund this obligation and subsequently and promptly asking to be relieved of the added debt which would be created thereby?

Q. 5 How can you justify the C.N.R. not extending to previously retired members (*who already have had their retirement incomes eroded by inflation*) the same "2%" benefit formula which now applies to current retiring employees?

Q. 6 How does C.N.R. justify not granting some form of post retirement cost-of-living increases to retired employees when such increases are part of the pension plans covering government employees? What possible justification can there be for

APPENDICE «TC-4»

PROJET DE QUESTIONS À POSER À M. ROBERT A. BANDEEN

Considérant comme acquis que M. Bandeen a eu l'occasion d'étudier la lettre de M. J. Earl White datée du 2 mars 1978 et adressée à M. Dan McKenzie, député, nous estimons qu'il convient de poser les questions suivantes à M. Bandeen.

Question n° 1. Monsieur Bandeen, êtes-vous d'accord avec l'affirmation contenue dans la lettre de M. White et selon laquelle, dans le cadre de l'actuel régime de pension du CN du Canada, les employés à la retraite financent les employés actifs et/ou la société en raison de l'inflation? Dans la négative, expliquez pourquoi vous n'êtes pas d'accord.

Question n° 2. Croyez-vous que si l'on créait un fonds fiduciaire en viager, comme l'a proposé M. White, cette mesure permettrait d'éviter que les personnes à la retraite assurent le financement dont il a été question? A nouveau, dans la négative, expliquez pourquoi vous n'êtes pas d'accord? Croyez-vous aussi que la création de ce fonds fiduciaire en viager permettrait aux employés à la retraite de toucher des prestations accrues pour compenser la hausse du coût de la vie due à l'inflation?

Question n° 3. Pouvez-vous apporter d'autres raisons justifiant le refus de créer le fonds fiduciaire en viager proposé par M. White, si ce n'est la volonté du C.N. de continuer à exploiter les employés à la retraite, comme cela semble se produire actuellement selon M. White?

Question n° 4. Monsieur Bandeen, les obligations actuarielles sans capitalisation des régimes de pension du CN s'établissaient, au 31 décembre 1975, à \$809,020,329 (voir remarques jointes aux états financiers consolidés). En outre, au 31 décembre 1968, en raison d'une modification aux prévisions actuarielles, les obligations actuarielles sans capitalisation du régime de pension ont été réduites de \$371 millions. Si j'additionne ces deux montants, j'obtiens un total de \$1,180,020,329 au 31 décembre 1975.

N'est-il pas vrai que si cette somme avait été effectivement versée au fonds fiduciaire (et avait constitué une partie des éléments d'actifs, lesquels auraient produit des intérêts aux taux en vigueur sur le marché), il n'y aurait eu que peu de raisons, sur le plan des coûts, pour refuser les hausses de prestations réclamées par les employés à la retraite?

Dans ce cas, pourquoi ne demandez-vous pas au gouvernement d'autoriser la société à capitaliser cette obligation et à vous libérer subséquemment et promptement de la dette accrue qui serait ainsi créée?

Question n° 5. Comment pouvez-vous justifier le fait que le CN ne permette pas aux employés déjà à la retraite (dont les prestations du régime de pension ont déjà été réduites en raison de l'inflation) de bénéficier de la même formule de 2 p. 100 qui s'applique aux employés qui prennent actuellement leur retraite?

Question n° 6. Comment le C.N. justifie-t-il le fait qu'il n'accorde pas aux personnes à la retraite certaines augmentations correspondant à la hausse du coût de la vie alors qu'elles sont prévues dans les régimes de pensions des fonctionnaires?

providing government employees, better pension benefits than Railway Employees?

Q. 7 Are there any different pension arrangements or supplemental pension arrangements for senior executives of the Company? If so, please explain in detail what these are.

ANSWERS TO PENSION QUESTIONS

1. a) No.

b) Retired employees are receiving pension benefits consistent with their contributions and with the terms of the plan in force at the time of their retirement. Our plan does not provide for retroactive benefits—nor can we demand retroactive contributions. However, as noted in my introductory statement, Canadian National has made operating funds available to partially offset the effects of inflation.

2. a) No.

b) We disagree with the proposition that retired employees are subsidizing active employees.

c) As the plan provides for neither retroactive benefits nor retroactive contributions, we cannot entertain the concept of a life trust fund based on Mr. White's proposal.

3. Canadian National is not taking advantage of its retired employees—rather it is acting responsibly in making operating funds available to partially offset the effect of inflation.

4. a) Yes—If this amount were paid into a pension trust fund, increased benefits *would* result. However, this amount must come from somewhere.

—the retired employees have not contributed these funds.

—the company does not have funds of this magnitude available.

b) The government has given no indication of making such an amount available, nor has it indicated it would give us any relief from the added debt which would ensue.

5. The subject of retroactivity has been answered in 1(b).

6. a) The subject of cost-of-living increase has been answered in 1(b).

b) Our pension benefits are in step with industry practice, and with what we can afford out of income.

7. There are no different pension arrangements or supplemental pension arrangements for senior executives of the Company; nor are there special arrangements for any other group of employees.

Comment expliquer qu'on accorde à ces derniers des avantages supérieurs à ceux dont bénéficient les employés des chemins de fer?

Question n° 7. Existe-t-il des accords distincts ou d'autres ententes concernant les cadres de la société? Et dans l'affirmative, expliquez en détail en quoi ils consistent?

RÉPONSES AUX QUESTIONS RELATIVES AU RÉGIME DE PENSION

1. a) Non.

b) Les employés à la retraite reçoivent des prestations de pension correspondant à leurs cotisations et aux modalités du régime en vigueur au moment de leur retraite. Notre régime de pension ne prévoit pas le versement rétroactif de prestations et nous ne pouvons non plus l'exiger en matière de cotisations. Toutefois, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, le Canadien national a utilisé un fonds d'exploitation pour compenser les pertes subies en raison de l'inflation.

2. a) Non.

b) Nous ne sommes pas d'accord avec la proposition qui veut que les employés à la retraite subventionnent les employés actifs.

c) Comme le régime de pension ne prévoit ni le versement rétroactif de prestations ni celui de cotisations, nous ne pouvons envisager la possibilité de constituer un fonds fiduciaire en viager comme M. White le suggère dans sa proposition.

3. Le Canadien national n'exploite pas ses employés à la retraite, il agit au contraire de façon responsable en utilisant des fonds d'exploitation pour compenser une partie des pertes subies en raison de l'inflation.

4. a) Oui. Si ce montant était versé dans un fonds fiduciaire de pension, on *pourrait* en tirer des avantages accrus. Toutefois, ce montant doit provenir de quelque part, or

—les employés à la retraite n'ont pas contribué à ces fonds;

—la société n'a pas autant de fonds à offrir.

b) Le gouvernement n'a pas fait savoir qu'il mettrait ce montant à notre disposition et n'a pas indiqué non plus qu'il nous accorderait une indemnisation compte tenu de la dette accrue qui en résulterait.

5. La question de la rétroactivité a déjà reçu une réponse au numéro 1b).

6. a) La question de l'augmentation correspondant au coût de la vie a déjà reçu une réponse au numéro 1b).

b) Nos prestations de pension correspondent à celles du secteur privé et à ce que nos revenus nous permettent.

7. Il n'y a pas d'accord distinct ni d'autre entente concernant les cadres de la société; il n'existe pas non plus d'accords spéciaux pour aucun autre groupe d'employés.

DR. NOEL HALL TERMS OF REFERENCE & GENERAL SUMMARY

Without restricting the generality of the Commission's terms of reference it shall particularly investigate and report with recommendations upon the following matters:

1. The cost of living indexing of pension benefits.
2. The application of the two percent formula in Railway Pension Plans for service done by employees prior to 1956.
3. Benefits for survivors of pensioners and employees.
4. The soundness and suitability of the present actuarial methods and bases of funding the plans and of possible alternative methods and bases of funding, notwithstanding existing statutory requirements.
5. The future development of the Canada and Quebec Pension Plan benefits and liabilities.
6. Contributions to the Pension Funds made by employees and employers.
7. The trusteeship and administration of Railway Pension Plans and Funds.
8. Any matter incidental to or relating to any of the foregoing matters including, without restricting the generality of the foregoing, an evaluation of the long and short-term implications of the costs and other obligations inherent in its findings as these may affect the employees and the employers involved.

Formal briefs were submitted to the Commissioner by the major parties, i.e. the Unions (C.R.L.A.), CP and CN, covering all his terms of reference. Rebuttal briefs to each others submissions were also submitted.

Open hearings were also held in Montreal on November 28 and 29, 1974, at which time pensioner and employee groups presented briefs to the Commission, and additional hearings were held across Canada for the benefit of interested individuals and groups.

On September 16, 1976, the head of the Commission, Dr. Noel Hall, submitted his report to the Federal Government. The report was made public in January 1977 and is summarized as follows:

Trusteeship of both CN and CP plans should be put in the hands of an independent trust company instead of the boards of directors of the companies as at present.

A Heritage Fund contributed to equally by both employees and employers should be set up to increase past cost-of-living improvements to those now retired or receiving survivor benefits—a measure designed to bring the improvements made up to actual cost-of-living increases.

Dr. Hall feels that pensions being paid to many employees long retired are inadequate because of inflation since their retirement, because they had lower pensions to start with, and because Canada and Quebec Pension Plans cover only those with service after 1966.

MANDAT ET RÉSUMÉ GÉNÉRAL DE M. NOEL HALL

Sans restreindre pour autant le mandat général de la Commission, celle-ci devra faire enquête et rapport, et soumettre des recommandations sur les questions suivantes:

1. Indexation des prestations de pension au coût de la vie.
2. Application de la formule des 2 p. 100 dans les régimes de pension des chemins de fer nationaux du Canada pour les années de service effectuées par les employés avant 1956.
3. Prestations pour les survivants des bénéficiaires de pension et des employés.
4. Viabilité et pertinence des méthodes et bases actuarielles de financement des régimes de pension actuelles et des autres méthodes et bases éventuelles de financement, nonobstant les exigences statutaires actuelles.
5. Évolution future des prestations et obligations des régimes de rentes du Québec et du Canada.
6. Contributions aux fonds de pension par employés et employeurs.
7. Administration fiduciaire et administration des régimes et fonds de pension des chemins de fer nationaux du Canada.
8. Toute question relative à l'une des questions précédentes et comprenant, (sans en restreindre la généralité) l'évaluation des implications à court et à long termes des coûts et autres obligations découlant de ces conclusions dans la mesure où elles touchent les employés et les employeurs concernés.

Les principales parties en cause, c.a.d. les syndicats (C.R.L.A.) le CP et le CN ont présenté des mémoires officiels au Commissaire, portant sur toutes ses attributions. Ces parties ont également déposé des répliques mutuelles aux mémoires présentés.

Des auditions publiques ont également eu lieu à Montréal les 28 et 29 novembre 1974, au cours desquelles les bénéficiaires de pension et les groupes d'employés ont présenté des mémoires à la Commission. D'autres auditions s'adressant aux particuliers et aux divers intéressés ont eu lieu dans tout le pays.

Le 16 septembre 1976, le chef de la Commission, M. Noel Hall, a présenté un rapport au Gouvernement fédéral. Ce rapport a été rendu public en janvier 1977. En voici le résumé:

L'administration fiduciaire des régimes du CN et du CP devraient être confiés à une société de fiducie indépendante plutôt qu'aux conseils d'administration des sociétés, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

On devrait établir un fond d'héritage—auquel contribuerait à part égale employés et employeurs—pour accroître l'indexation du coût de la vie passé versée aux personnes retraitées ou recevant des prestations de survivant—mesure destinée à faire correspondre l'indexation à l'augmentation réelle du coût de la vie.

M. Hall estime que les pensions versées aux employés retraités depuis longtemps sont insuffisantes pour les raisons suivantes: l'inflation qui sévit depuis leur retraite, le faible montant de la pension initiale; et enfin les régimes de pension

But he said "the initial level of pension for long-service employees who have recently retired and for those who retire in the future are indeed adequate . . . assuming benefits payable from government plans are also taken into account."

Issues such as the level of contributions, retirement age and service conditions, retirement benefits, survivor's benefits, relationship with the Canada and Quebec Pension Plans and similar provisions should be decided by the railways and the unions meeting at the bargaining table.

Dr. Hall says, "My general view is that I should refrain from making recommendations when the evidence clearly suggests that the Canadian Railway Labour Association and the CNR and CPR are capable of dealing with the issue or problem through established collective bargaining procedures . . .

"Given the progress that the parties have made to date, it would be quite irresponsible for me as a commission of inquiry to begin making recommendations that would undo or weaken that relationship."

The report suggests that the interests of retired employees should be represented more adequately at the bargaining table when benefit improvements are being settled between unions and employees.

Indexing of pensions would be "enormously expensive", and Dr. Hall says it is up to the unions and railways to decide the priorities at the bargaining table—perhaps trading off some immediate gains for the long-term benefits of better pensions.

Referring to change which resulted in the unfunded liability being reduced by \$371 million, Dr. Hall says that it "does not in any way reduce the Company's obligations under the pension plan."

He says: "The immediate payment of all unfunded liabilities would require a single outlay of such magnitude that pension plans would seldom be able to make significant benefit improvements for pensioners or workers in recognition of service prior to the date the improvements are adopted." He goes on to recommend that the amount be amortized over a 30-year period.

On the investment earnings of the CN Pension funds, Dr. Hall says: "... it appears that the recent performance of the CNR fund has been approximately average among pension funds in Canada."

ON AD HOC PENSION CHANGES

CN has recognized that inflation has eroded the retirement income of many of the pensioners who retired prior to the advent of the partial and full 2 per cent pensions.

For each and every year between 1971-77 CN has introduced an ad hoc method of adding to the pensions of its older pensioners with particular emphasis on those who had retired prior to Dec. 31, 1972.

du Canada et du Québec ne couvrant que les employés en service après 1966.

Mais il dit «le montant initial de la pension concernant les employés ayant de nombreuses années de service et qui viennent de prendre leur retraite et concernant ceux qui prendront leur retraite à l'avenir est en fait suffisant . . . à condition de prendre également en considération les prestations qui seront payées en vertu des régimes gouvernementaux».

Le montant des contributions, l'âge de la retraite, les conditions de service, les prestations de retraite, les prestations des survivants, le rapport entre le régime de pension du Canada et celui du Québec et autres dispositions semblables sont autant de questions qui devraient être réglées par les chemins de fer nationaux et les syndicats à la table des négociations.

M. Hall dit: «Je pense que je dois éviter de faire des recommandations lorsqu'il est clair que la CRLA ainsi que le CN et le CP peuvent traiter la question à l'aide de la procédure des négociations collectives . . .

Compte tenu des progrès réalisés par les parties jusqu'à maintenant, il serait déplacé que je fasse, au nom de la Commission d'enquête, des recommandations qui pourraient affaiblir ces relations».

Le rapport suggère que les intérêts des employés retraités soient mieux représentés à la table des négociations lorsque syndicats et employés négotent ces améliorations à apporter aux prestations.

L'indexation des pensions serait «très onéreux». M. Hall dit qu'il incombe aux syndicats et aux compagnies de chemins de fer de fixer les priorités à la table des négociations—peut-être en troquant des avantages immédiats contre l'avantage à long terme de meilleures pensions.

Si l'on se réfère au changement qui a provoqué la réduction des obligations sans capitalisation de \$371 millions, M. Hall dit que «cela ne réduit en aucun cas les obligations de la compagnie aux termes du régime de pension».

Il dit par ailleurs: «le versement immédiat de toutes les obligations sans capitalisation nécessiterait un seul versement d'une importance telle que les régimes de pension ne pourraient difficilement améliorer les prestations en ce qui concerne les bénéficiaires de pensions ou les travailleurs, en reconnaissance des services rendus avant la date à laquelle les améliorations ont été adoptées». Il recommande ensuite que le montant soit amorti en l'espace de 30 ans.

Pour ce qui est des revenus d'investissement des fonds de pension du CN, M. Hall dit: «... il semblerait que le rendement récent des fonds du CN ait atteint une cote moyenne, parmi les fonds de pension du Canada».

CHANGEMENTS SPÉCIAUX—PENSION DU CN

Le CN a reconnu que l'inflation avait touché les prestations de nombre de bénéficiaires qui ont pris leur retraite avant l'adoption des pensions partielles et complètes de 2 p. 100.

Pour chaque année écoulée entre 1971 et 1977, le CN a adopté une méthode spéciale d'ajout aux pensions de ses bénéficiaires les plus anciens, en mettant particulièrement

These adjustments, which are paid from operating expenses, exceed \$17M per year and represent an unfunded liability of \$170M which is a portion of the recorded unfunded liability.

We believe that this method of adjustment has been successful in countering about 50 per cent of the erosion of incomes due to inflation during the 70's.

We have investigated the actions taken by many other large companies in the private sector facing the same problem with their older pensioners, and we find that CN has been responding as well as many others in the industrial community. We are managing a business in a highly competitive environment; we must be fully aware of our total costs and we do not have the freedom to pass on excess costs to our customers or the people of Canada.

Pension costs are a large part of CN's total annual expense. There have been major pension plan improvements over the past 2 decades. CN has decided that further changes to the plan will be co-ordinated through the collective bargaining process and not through separate actions of special interest groups.

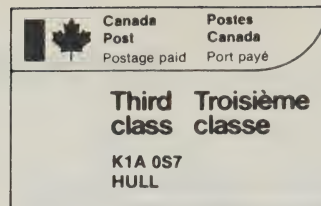
l'accent sur ceux qui ont pris leur retraite avant le 31 décembre 1972.

Ces rajustements, versés à partir des dépenses d'exploitation, ont dépassé \$17 millions par an et représentent des obligations sans capitalisation de \$170 millions, portion des obligations sans capitalisation inscrites.

Nous pensons que cette méthode de rajustement a réussi en compensant environ 50 p. 100 de l'«érosion» des revenus due à l'inflation enregistrée au cours des années 70.

Nous avons examiné les mesures prises par nombre d'autres grosses compagnies du secteur privé confrontées par le même problème avec leurs plus vieux bénéficiaires et nous avons constaté que le CN se défendait aussi bien que les autres. Nous dirigeons notre entreprise dans un environnement hautement compétitif, nous devons être parfaitement au courant de nos coûts totaux et nous ne pouvons nous permettre de transférer les coûts excédentaires à nos clients et à la population du Canada.

Les frais de pension constituent une part importante des dépenses annuelles totales du CN. Il y a eu, au cours des deux dernières décennies, d'importantes améliorations concernant les régimes de pension. Le CN a décidé que tout changement ultérieur serait coordonné par les négociations collectives et non pas par les mesures de groupes d'intérêt spéciaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President;
Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive
Officer (CN Rail).

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général;
M. J. H. Spicer, vice-président, Affaires générales;
M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général (CN
Rail).

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Wednesday, April 5, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le mercredi 5 avril 1978

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

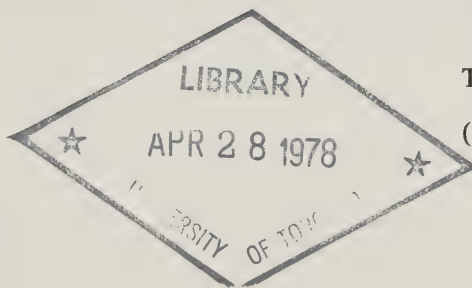
Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

WITNESS:

(See back cover)



TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillingate</i>)	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Benjamin	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Bussières	Gendron
Cadieu	Harquail
Condon	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Lapointe	McCain
Loiselle	McKenzie
(<i>Saint-Henri</i>)	Murta
Masniuk	Roy (<i>Laval</i>)
Mazankowski	Stevens—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 6, 1978
(21)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Dionne (*Kamouraska*), Lapointe, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, Murta and Roy (*Laval*).

Other Members present: Messrs. McRae and Ritchie.

Witness: From the Canadian Railways Pension Employees' Association: Mr. J. Earl White, National President.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

It was agreed,—That a table dealing with comparative figures between CN Rail and CP Rail be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TC-5"*).

On Clause 1.

Mr. White answered questions.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 6 AVRIL 1978
(21)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Dionne (*Kamouraska*), Lapointe, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, Murta et Roy (*Laval*).

Autres députés présents: MM. McRae et Ritchie.

Témoin: De l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer: M. J. Earl White, président national.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Il est convenu,—Qu'un tableau traitant des chiffres comparatifs entre le CN Rail et le CP Rail soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice "TC-5"*).

Article 1.

M. White répond aux questions.

A 16 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 5, 1978

• 1542

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence.

We will resume consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1

Before calling our first witness, just for the information of the Committee members, may I say I believe there has been unanimous consent to bring before the Committee at 9.30 tomorrow morning Bill 1001, the Bell Telephone bill, and dispose of it at that time.

We have two witnesses appearing before us this afternoon and it has been generally agreed that we would allow approximately 30 to 40 minutes per witness.

First, I would like to call on Mr. J. L. White, National President, Canadian Railways Employees' Pension Association, and I would ask Mr. White to join me at the table here, please.

Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: I am not sure who all were involved in that general agreement that we would spend 30 or 40 minutes for each witness. In all fairness, in view of the length of time the submissions that are going to be presented will take, I think it is very difficult to tie the Committee down to the point that we will be limited in our questioning and our examination of the witness and the documents that are going to be presented to 30 or 40 minutes, and I would not want to see the Committee hamstrung and get itself in a position where we must rush through the proceedings. I understand Mr. White is from Vancouver and if we are simply to allow him only 30 minutes, notwithstanding the fact that we may have more questions to ask, I think it would be rather unfair for him because he may have to come back again next week. So I would hope that in using your general discretion and showing the quality of fairness you have always demonstrated you might consider relaxing that particular statement to the extent that we might be flexible in that approach.

• 1545

The Chairman: Well, as you are well aware, Mr. Mazankowski, the Chair especially has always been most co-operative, I believe, on any requests from Committee members. As I mentioned, it was a general consensus that we do this and, naturally, if the Committee members feel that we should extend the period the Chair is always in the hands of the Committee members and I will be pleased to accept any recommendations that might be put to the Chair.

Mr. White informs me that he has some comments that he would like to make before we proceed with the questions.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 5 avril 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages.

Nous reprenons l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1

Avant d'appeler notre premier témoin, j'aimerais dire, pour la gouverne des membres du Comité, que je crois qu'il a été convenu à l'unanimité d'étudier et de nous prononcer demain matin à 9 h 30 sur le Bill 1001, la Loi concernant Bell Canada.

Deux témoins comparaissent devant nous cet après-midi et il a été convenu que nous allouerions environ 30 ou 40 minutes par témoin.

D'abord, j'aimerais demander à M. J. L. White, président national, Association de retraite des employés canadiens des chemins de fer, de venir se joindre à moi à cette table, s'il vous plaît.

Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Je ne sais pas au juste qui fait partie de ce groupe qui a convenu de consacrer 30 ou 40 minutes à chaque témoin. En toute justice, vu la longueur des mémoires qui vont être présentés, je crois qu'il sera très difficile de nous limiter à 30 ou 40 minutes pour poser des questions aux témoins et pour examiner les documents qui seront présentés. Je ne voudrais pas voir le Comité pressé, à un point tel, que nous soyons obligés d'expédier nos délibérations. Je crois savoir que M. White vient de Vancouver; or si nous ne lui accordons que 30 minutes, même si nous avons d'autres questions à lui poser, je crois que c'est assez injuste puisqu'il devra peut-être revenir la semaine prochaine. J'ose donc espérer que vous ferez preuve du même discernement et de la même justice que d'habitude pour diminuer l'ampleur de votre déclaration de façon à ce que nous puissions adopter une approche plus souple.

Le président: Comme vous le savez très bien, monsieur Mazankowski, la présidence a toujours été particulièrement coopérative, je crois, lorsque les membres du Comité lui adressent des demandes. Comme je l'ai dit, c'était l'avis général de procéder de la sorte mais, naturellement, si les membres du Comité estiment que nous devrions prolonger la période accordée aux témoins, je suis toujours à la disposition des membres du Comité et je serai heureux d'accepter toute recommandation que vous voudrez bien me faire.

M. White me dit qu'il a quelques remarques à faire avant que nous ne passions aux questions.

[Texte]

Mr. J. Earl White (National President, Canadian Railways Employees' Pension Association): Mr. Chairman and gentlemen, I am going to deal primarily with the letter dated March 28, 1978 addressed to Mr. Dan McKenzie re Bill C-17, CNR Recapitalization and the Financial Statements of CNR. I am not going to take the time to read the whole letter, because it is a five-page letter, but I will read two small parts of it. Incidentally copies have been made available to you and they can be made available to anyone who wishes to have them.

First, on page 3, paragraph 2 reads as follows:

For the year 1976 the President of the Company has reported that C.N.R. made a profit of \$10,000,000. The suggestion has been made that consideration should be given to changing the Corporation from a Crown Company to a Public Company so that shares in C.N.R. could be sold to the public.

If now you will examine Note No. 8 appended to the C.N.R. Annual Report for 1976 you will find that the increase in the 'unfunded liability' recorded during the year 1976 is \$264,042,000.

In our opinion it is misleading to Parliament and to the public to claim a profit of \$10,000,000, when the 'unfunded liability' during the same year, which was not included in the Statement of Assets and Liabilities, increased by more than 26 times \$10,000,000.

And the last paragraph on the last page reads as follows:

The problem revolves around debt which has been accumulating since January 1, 1935. We believe that the pension debt problem and the loans of \$808,000,000 detailed in Bill C-17 should be considered together by the Committee on Transport and Communications. We advocate that C.N.R. should borrow from the Government of Canada a sufficient amount to pay in full their unfunded accrued benefit actuarial liabilities under their pension funds. They should then pay off these pension obligations in full. Subsequent thereto a request for financial relief for C.N.R. would be realistic. Until that occurs we feel there is no merit in proceeding with Bill C-17, as presently constituted.

That completes the statement that I wish to make at this time. As copies are available of this letter, I am prepared at least to attempt to answer any questions that anyone wishes to ask in regard to this letter and in regard to pensions generally.

• 1550

The Chairman: Thank you, Mr. White. First we have Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. White, I think we should make perfectly clear what your organization is asking for and you stated that quite clearly in correspondence we have had. For the record and for the Committee members, I would just like to point out exactly what the pensioners are requesting. You are not asking for fully indexed cost-of-living

[Traduction]

M. J. Earl White (président national, Association de retraite des employés des Chemins de fer canadien): Monsieur le président, messieurs, je vais parler plus particulièrement d'une lettre datée du 28 mars 1978 adressée à M. Dan McKenzie au sujet du Bill C-17, du refinancement du CN et des bilans financiers de cette même société. Je ne vais pas prendre le temps de lire toute la lettre puisqu'il s'agit d'une lettre de cinq pages, mais j'aimerais vous en lire deux petits extraits. Entre parenthèses, j'ai apporté des exemplaires supplémentaires à l'intention de ceux qui voudraient en avoir copie.

D'abord, à la page 3, paragraphe 2, on peut lire ce qui suit:

Le président du CN a fait état de bénéfices de 10 millions de dollars pour l'année 1976. Il a été proposé qu'on étudie la possibilité de transformer cette société de la Couronne en entreprise privée de façon à permettre la vente d'actions au public.

Si vous examinez la note 8 annexée au rapport annuel du CN pour 1976, vous constaterez que l'augmentation du «déficit actuariel» pendant l'année 1976, se chiffre à \$264,042,000.

A notre avis, c'est induire le Parlement et le public en erreur que de prétendre avoir réalisé des bénéfices de 10 millions de dollars alors que pour la même année, le «déficit actuariel» qui n'a pas été inclus dans le bilan de l'actif et du passif a augmenté de plus de 26 fois 10 millions de dollars.

Et maintenant le dernier paragraphe, à la dernière page, où il est dit:

Le problème tourne autour du fait que la dette augmente depuis le 1^{er} janvier 1935. Nous croyons que le Comité des transports et des communications devrait étudier conjointement le problème de la dette des primes de retraite et le prêt de 808 millions de dollars expliqué dans le Bill C-17. Nous préconisons que le CN emprunte du gouvernement du Canada une somme suffisante pour verser intégralement au Régime de retraite les primes accumulées du déficit actuariel. Ensuite, la société devrait payer toutes ces primes de retraite. Ce n'est qu'à la suite d'une telle démarche qu'une demande d'aide financière venant du CN serait réaliste. Entre-temps, nous estimons qu'il est inutile de continuer à étudier le Bill C-17, dans sa forme actuelle.

Cela termine la déclaration que je voulais faire. Comme vous avez des copies de cette lettre, je suis disposé à répondre aux questions qu'on voudra bien me poser à ce sujet et au sujet des pensions en général.

Le président: Merci, monsieur White. Nous avons tout d'abord M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur White, il faudrait que nous précisions ce que veut votre organisme. Vous l'avez souligné très clairement dans la correspondance que nous avons échangée. Pour le compte rendu et pour la gouverne des membres du Comité, j'aimerais préciser ce que demandent les retraités. Ils ne demandent pas que leurs

[Text]

pensions but you are asking that if inflation continues and this results in higher investment earnings on assets put aside for retired members, then these be used to provide such retired employees higher pensions to the extent possible. Whether such higher pensions will be adequate to offset inflation is another question. Then you go on to say:

The foregoing arrangement would end the present highly inequitable arrangement whereby retired members are subsidizing active employees and the employers (as a result of inflation). We ask not to be treated overly-generously merely, in a fair and equitable fashion.

Now, that is a perfectly reasonable request.

We prepared a series of questions for Dr. Bandeen and he provided us with the answers yesterday. You have challenged this statement of Dr. Bandeen's that the pension fund is not subsidizing present employees. He gives a note to that but you have challenged his statement and you have said that your actuary states categorically that a profit is being made on pensions paid to pensioners and the profit is being used to help pay pension costs for active employees or else it is being retained by the company. Could you elaborate on that, Mr. White?

Mr. White: Yes. We employ an actuarial firm, The Wyatt Company, a large international organization. We have been retaining them for the last six years and the Canadian National Railways Employees, William M. Mercer Limited. CNR is the trustee for these funds and they are obtaining advice from the standpoint of attempting to pay out as small an amount as they possibly can under the pension funds. Our actuaries are representing us and we represent pensioners and employees and they are on the other side of the fence as far as explaining what is actually happening.

Actuaries are actually the same as lawyers: they work for the defence or they work for the prosecution. The actuaries do exactly the same thing and our actuaries have informed us that practically all the large industrial concerns that have pension funds are doing much the same thing. When Dr. Bandeen stated that it was customary for them not to include the pension funds in their assets and liabilities, they do not appear on the balance sheet, it is quite true that that is commonly done. That does not mean that it is a proper thing to do.

It is highly improper in our opinion because the money that is owed is actually real money and it has been determined right down to the cent based on the present value of the pensions payable to pensioners and the present value of the pensions that will become in due course of time payable to currently active employees. When all those are added together, that represents the present value of all the pensions payable and to become payable. And that is the actuarial liability of the fund. If you deduct from that fund the money that is in the fund payable mainly by the employees, the balance that is missing, the balance that has not been paid, is what is commonly called the unfunded liability. Now this is not an accounting term, it is a term used by a few organizations like Canadian National and Canadian Pacific. This represents the money they have not paid into the fund. In the case of Canadian National, as of

[Translation]

pensions soient indexées au coût de la vie, mais bien que, si l'inflation continue et qu'il en découle des gains accrus sur les investissements utilisés pour payer les pensions, ces gains devraient être utilisés pour augmenter les pensions dans la mesure du possible. Reste à savoir si cette augmentation sera suffisante pour compenser l'inflation. Vous poursuivez en disant:

L'arrangement précédent mettrait fin à une injustice puisque actuellement, les retraités subventionnent des employés actifs et les employeurs (à cause de l'inflation). Nous ne demandons pas la lune, nous voulons tout simplement un traitement juste et équitable.

C'est une demande tout à fait raisonnable.

Nous avons préparé pour M. Bandeen une série de questions auxquelles il a répondu hier. Vous mettez en doute sa déclaration voulant que le fonds de pension ne subventionne pas les employés actuels. Vous avez dit que votre actuaire est catégorique à ce sujet, qu'on fait des profits sur les pensions versées aux retraités et que ces profits sont utilisés pour payer les primes des employés actifs ou encore sont conservés par les sociétés. Pourriez-vous nous expliquer cela, monsieur White?

M. White: Oui. Nous employons une société d'actuaire, la société Wyatt, organisme international important. Nous retons leurs services depuis 6 ans et les employés des Chemins de fer nationaux ont retenu les services de la William M. Mercer Limited. Les Chemins de fer nationaux administrent ces fonds et obtiennent des conseils sur la façon de verser le plus petit montant possible au titre des pensions. Nos actuaire nous représentent, nous représentons les retraités et les employés, et nous expliquons d'une façon tout à fait différente ce qui se produit.

Les actuaire sont comme des avocats: ils travaillent pour le défendeur ou pour le requérant. Les actuaire font exactement la même chose et les nôtres nous ont informés que presque toutes les grandes entreprises industrielles qui offrent des régimes de pension font à peu près la même chose. M. Bandeen a dit qu'il n'avait pas l'habitude d'inclure les fonds de pension dans l'actif et le passif, c'est-à-dire dans le bilan, et il est vrai que c'est une pratique courante. Cela ne veut pas dire qu'elle est appropriée.

A notre avis, elle est hautement inappropriée parce qu'il s'agit de dettes exigibles, calculées en fonction de la valeur actuelle des pensions payables aux retraités et à ceux qui prendront leur retraite le temps venu. Au total, il s'agit de la valeur actuelle de toutes les pensions payables et devant être payables. C'est le passif du fonds de pension. Si l'on déduit de ce fonds l'argent versé par les employés, ce qui reste est appelé la dette non financée. Il ne s'agit pas d'une expression comptable, c'est une expression utilisée par quelques organismes comme les Chemins de fer nationaux et le Canadien Pacifique. Elle représente l'argent qui n'a pas été versé dans le fonds. Au 31 décembre 1976, elle se chiffrait à 1.073 milliard de dollars dans le cas des Chemins de fer nationaux. Nous ne savons pas ce qu'elle est pour la fin de 1976 parce que je n'ai pas compris

[Texte]

December 31, 1976, it happens to be \$1.073 billion. We do not know what it is for the end of 1976 because I could not understand the answer that was given here last night. But this is actual real money that is payable.

• 1555

Now then, Dr. Bandeen stated yesterday that you cannot compare the items in the financial statement, which are assets and liabilities in their present-day liabilities, with the liabilities that are payable in 20, 30, 40 or 50 years. It is like comparing apples and oranges. Well, I completely disagree with that statement because actuarial liabilities are the present value in dollars and cents of the liabilities of the company to pay out funds to pensioners and, in due course of time, to employees. They are present values and they are all apples.

Mr. McKenzie: Then the CNR has not really followed the intent of the pension plan which originated 43 years ago; they have not been living up to the agreement. Dr. Bandeen pointed out last night that they are going to contribute, I believe for 1977 it was \$123 million, toward the fund. But that is not sufficient and there is no way they are going to be able to pay off their contribution to the fund with such low payments. Is that correct? Could you give us your comments on whether they have broken the intent of the original Pension Act with the CNR?

Mr. White: Dr. Bandeen said that they are living up to the agreement. As far as I am concerned, it is true that they are; they are meeting their legal requirement as far as paying these pensions is concerned. Due to inflation the money coming to the pension funds is much greater than it was and the values of the real estate and the common stock, generally speaking, are higher than they were. These increased values and the increased income come into the pension fund and remain there because these are trust funds.

Now then, the pensioners are receiving a fixed pension for life and it does not increase. The purchasing power of those pensions is going down month after month and the value of the assets in the fund to the extent that they are invested in real estate, common stock and in mortgages are excellent investments, generally speaking. They are good. That money stays in the fund and it increases the value of the assets, usually. Now when it does, the increase in the value of the assets decreases the liability of the company for its so-called funded liability. Then the company does not take any money out of the fund, their obligation to pay is decreased and that is just as good as cash on the barrel head to any employer who happens to be a trustee for the trust funds for his employees.

Mr. McKenzie: These investments you mentioned, have they been paying off? Have you considered them good investments, these mortgages and bonds? Also, it appears that the way we are going, and with inflation the way it is, a pensioner will not be able to survive on his particular pension. This 2 per cent a year they talk about is nowhere going to cover them for inflation.

[Traduction]

la réponse qu'on a donnée ici hier soir. C'est le montant exact exigible.

M. Bandeen a dit ici hier qu'on ne pouvait comparer l'actif et le passif de leur dette actuelle, figurant dans leur état financier, avec le passif exigible dans 20, 30, 40 ou 50 ans. Je ne suis pas du tout d'accord avec cette déclaration parce que du point de vue de l'actuaire, le passif est calculé en dollars et en cents actuels et doit servir à verser des pensions aux retraités et à ceux qui le deviendront plus tard. Toutes ces dettes sont les mêmes, puisqu'elles sont toutes calculées selon la valeur actuelle.

M. McKenzie: Les Chemins de fer nationaux n'ont donc pas respecté l'esprit du régime de pension instauré il y a 43 ans; ils n'ont pas respecté leur engagement. M. Bandeen a souligné hier soir qu'ils avaient versé pour 1977, 123 millions de dollars dans ce fonds. Ce n'est pas suffisant et ils ne pourront pas verser toute leur contribution avec de tels paiements. Est-ce exact? Pourriez-vous nous dire si vous estimez que les Chemins de fer nationaux ont dérogé à l'esprit de la Loi sur les pensions?

M. White: M. Bandeen a dit qu'ils avaient respecté les ententes. En ce qui me concerne, j'estime que c'est vrai; du point de vue légal, ils ont versé les pensions comme ils le devaient. En raison de l'inflation, les recettes du fonds de pension sont supérieures à ce qu'elles étaient et les biens ainsi que les actions ordinaires ont en général plus de valeur qu'auparavant. Tout cela est versé au fonds de pension et y reste parce qu'il s'agit de fonds en trust.

Toutefois, la pension que reçoivent les retraités est fixe, elle n'augmente pas. Le pouvoir d'achat tiré de ces pensions diminue de mois en mois tandis que l'actif du fonds, investi dans des biens immobiliers, des actions ordinaires et des hypothèques, se porte, lui, très bien. Cet argent demeure dans le fonds et augmente la valeur de l'actif. Cette augmentation de l'actif permet à la société de réduire son passif, lesdites dettes financées. La société n'est pas obligée de retirer de l'argent du fonds, son passif diminue et, pour un employeur qui est chargé d'administrer des fonds pour ses employés, le tout se traduit en fait par des recettes supplémentaires.

M. McKenzie: Les investissements que vous avez mentionnés ont-ils été fructueux? Ces hypothèques et ces obligations sont-elles considérées comme de bons investissements? Il me semble qu'avec le taux d'inflation actuel, et la tendance de l'économie, un retraité ne pourra bientôt plus survivre avec cette seule pension. Ces 2 p. 100 par an dont ils parlent ne viennent même pas près de compenser pour l'inflation.

[Text]

• 1600

Mr. White: I have something on that particular subject and it is the Hall report. Dr. Noel A. Hall on page 48 refers to Table II of the report.

... Dr. Hall has published CNR Pension Trust Fund Investments as at December 31, 1974. The Book Value and the Market Value of Bonds of the CNR is respectively, \$358.8 millions and \$281.2 millions ...

These are round figures. I am just quoting the millions. Three hundred and fifty-eight million is the Book Value and two hundred and eighty-one million is the Market Value, which means that there was a loss position on that date of \$77,600,000.

The Book Value and the Market Value of Stocks is respectively, \$445.9 millions and \$344.9 millions, a loss position of \$101 millions on common stocks. The Board of Directors of CNR has appointed Investment Specialists ...

This is not Dr. Hall speaking, this is me ...

... to invest our Pension Trust Funds. As at December 31, 1974, the loss position on these two types of investment was \$178,600,000. No disrespect is intended or implied, but to paraphrase Dr. Noel A. Hall's statement quoted in item number 11 it is equally proper and reasonable for me to say ...

First I would like to read his quotation above. In regard to the \$371 million removed from the CNR Pension Trust Fund in 1969, Dr. Hall stated on page 132:

"... It is also true that changes in actuarial assumptions led to a reduction in the unfunded liability of approximately \$371 million. I can only state to those who would believe otherwise that these changes do not in any way reduce the Company's obligations under the pension plan ..."

This is quite true. The company was committed to pay pensions based on service and based on earnings. It does not matter how much money is taken out of the plan; the pensions are guaranteed by CNR. So CNR lost \$178 million and I stated in our last annual report:

"I can only state to those who believe otherwise that these losses do not in any way reduce the Company's obligations under the pension plan."

It is quite true. It does not matter how much money the CNR loses through inadvertence or whatever it may be; the pensions payable are guaranteed by the CNR. Now just how substantial they are, I do not really know, but I do know that they owe our pensions funds well over one billion dollars. This money is present-day dollars that should be payable now and in many companies is paid on a current basis to a trust company. Dr. Noel Hall recommended in his report that the pensions funds for CNR and CPR should be transferred to an independent Canadian trust company. That has not been done.

[Translation]

M. White: J'ai quelque chose à ce sujet. C'est un extrait du rapport Hall. Il s'agit de M. Noel A. Hall. A la page 48, il y a un renvoi au tableau II du rapport.

... M. Hall a publié un document intitulé Investissements du fonds de pension de retraite des employés du CN en date du 31 décembre 1974. La valeur comptable et la valeur marchande des obligations du CN sont respectivement de \$358.8 millions et de \$281.2 millions ...

Il s'agit de chiffres ronds. Je parle seulement en millions de dollars. \$358 millions, donc, pour la valeur comptable et \$281 millions pour la valeur marchande, ce qui veut dire un déficit jusqu'à présent de \$77,600,000.

La valeur comptable et la valeur marchande des actions sont respectivement de \$445.9 millions et de \$344.9 millions, un déficit de \$101 millions sur les actions ordinaires. Le conseil d'administration du CN a nommé des spécialistes en placements.

Cette dernière remarque est de moi et non pas de M. Hall.

... pour placer l'argent du fonds de pension de retraite détenu en fiducie. Au 31 décembre 1974, le déficit sur les deux catégories de placements était de \$178,600,000. Je ne veux pas manquer de respect à M. Noel Hall, mais pour prendre sa formule à l'article n° 11, je peux affirmer raisonnablement ...

Je veux continuer avec les observations de M. Hall. Pour ce qui est des \$371 millions prélevés en 1969 du fonds de pension de retraite en fiducie du CN, il dit ceci, à la page 132:

... il est exact également que les changements dans les hypothèses des actuaires ont amené une réduction du passif non justifié d'environ \$371 millions. Tout ce que je puis dire à ceux qui pensent le contraire, c'est que ces changements ne modifient en rien les obligations de la société en vertu du régime de pensions de retraite ...

C'est tout à fait juste. La société s'est engagée à verser des pensions de retraite fondées sur les années de service et sur les traitements. Peu importe les montants qui sont retirés du régime, les pensions sont garanties par le CN. Le CN a donc perdu \$178 millions, comme il est mentionné dans le rapport annuel, mais la déclaration suivante reste tout à fait juste:

Tout ce que je peux dire à ceux qui pensent le contraire, c'est que ces pertes ne modifient en rien les obligations de la société en vertu du régime de pensions de retraite.

Peu importe le montant d'argent qu'a pu perdre le CN pour quelques raisons que ce soit. Les penchants sont toujours garantis. Je ne sais pas jusqu'à quel point les pertes sont importantes, mais je sais que le CN doit au fonds de pension de retraite bien au-delà de \$1 milliard. Ce montant étant en dollars actuels, il est redevable maintenant. Bien des sociétés versent leurs parts selon la valeur courante aux fiducies. M. Noel Hall a recommandé dans son rapport que le fonds de pension de retraite du CN et du CP soit transféré à une société de fiducie canadienne indépendante. Il n'y a pas eu de suite à cette recommandation.

[Texte]

Mr. McKenzie: I would certainly agree with you that they should be transferred to somebody other than the people who are managing them. I would certainly not want them investing my money. It would appear that no gains are going to be made. With these kind of losses and this minimum amount they are paying into the fund, there is no way they are going to be able to pay increased pensions to cover the inflation. Would you agree with that?

• 1605

Mr. White: I agree. I am sure that is the case, and it will be the case as long as they are able to retain custody of these funds.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would also like to welcome Mr. White. I have heard a great deal about you from members of your organization. I am glad to see you here because I think you are perhaps one of the few people who has some sense of this CN fund.

As an organization you deal with employees from both railways, I take it?

Mr. White: That is correct.

Mr. McRae: Although the majority of your members are from the CNR, I believe?

Mr. White: No, it is right on the 50-50 mark. It is very, very close. It should be much higher for CNR—it should be—because there are a great many more CNR people, but it turns out that it is very close to being 50-50.

Mr. McRae: Which group are in the worse position? Which group have been had?

Mr. White: The CPR, very definitely. They are in a class all by themselves. They have been very seriously had by CPR on this pension business; but, essentially, both companies are doing the same thing.

Mr. McRae: The Hall report—we worked hard and got the report on the way, and it took a lot longer than anybody anticipated to have it done. The Commission was set up basically for one reason and that was because your organization, more than anyone else, put a lot of pressure on government and on members all around. Were you satisfied with the report? Can you give us some concept of how you felt about it, how useful it is going to be to you and where we should be going with it?

Mr. White: By and large, the answer is yes, I am satisfied with the report. It was our organization that recommended to Dr. Hall that these funds should be transferred to an independent trust company because there is a conflict of interest, and it is very serious and it is very great.

Dr. Hall did put that in his report as item no. 5 and it is a very important one, and it is the only one that concerns the Canadian National Railway. The labour unions have formally petitioned the CNR asking them not to transfer these funds to a private trust company—they would prefer that they be left

[Traduction]

M. McKenzie: Je suis bien d'accord avec vous sur le fait que ces fonds devraient être enlevés des mains de ceux qui les administrent maintenant. Je ne voudrais certainement pas qu'ils aient à placer mon argent. Il semble bien qu'il n'y aura aucun profit. Avec ces pertes et avec le minimum que les sociétés versent au fonds, il est impensable que les pensions soient augmentées de façon à compenser pour l'inflation. Vous êtes bien d'accord?

M. White: Oui, je suis d'accord. Je suis sûr que c'est la situation et que ce sera la situation tant et aussi longtemps que ce seront les mêmes qui auront la garde de ces fonds.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

C'est à M. McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je tiens également à souhaiter la bienvenue à M. White. J'ai beaucoup entendu parler de lui de la part de ses collègues. Je suis heureux de le voir ici parce qu'il est peut-être l'un des seuls qui ait une attitude raisonnable dans toute cette affaire du fonds de pension de retraite du CN.

En tant qu'organisme, je suppose que vous traitez avec les employés des deux sociétés de chemins de fer?

M. White: En effet.

M. McRae: Même si la majorité de vos membres appartiennent au CN, si je comprends bien?

M. White: Ce n'est pas exact. La répartition est égale. C'est divisé presque moitié moitié. Il devrait y avoir plus de gens du CN, tout simplement parce qu'ils sont plus nombreux, mais la répartition est à peu près égale.

M. McRae: Quel groupe se trouve dans la situation la plus précaire? Quel groupe s'est fait avoir?

M. White: Certainement celui du CP. Il est dans une classe à part. Il s'est fait avoir de belle façon par le CP dans toute cette affaire du fonds de pension de retraite. Il reste que les deux sociétés agissent de la même façon.

M. McRae: Le rapport Hall... Il a fallu travailler fort pour en arriver là. Il a fallu beaucoup plus de temps que ce qui avait été prévu au départ. La commission d'enquête a été établie. Une raison essentiellement. Votre organisme a beaucoup insisté auprès du gouvernement et auprès des députés de tous les partis. Êtes-vous satisfait du rapport? Pouvez-vous nous dire ce qu'est votre réaction, si le rapport vous est utile, quelle suite il faut lui donner?

M. White: De façon générale, je suis satisfait du rapport. C'est nous-mêmes qui avons recommandé à M. Hall le transfert de ces fonds à des sociétés de fiducie indépendantes parce qu'il y a nettement conflit d'intérêts dans toute cette affaire. La situation est très grave.

M. Hall l'indique d'ailleurs dans son rapport à l'article numéro 5 qui est très important et qui est le seul concernant le CN. Les syndicats ont demandé officiellement au CN de ne pas procéder au transfert de ces fonds au profit d'une société de fiducie privée. Ils préférèrent qu'ils soient laissés aux mains

[Text]

with CNR. The general chairman of Canadian Pacific Railway had done substantially the same thing.

Mr. McRae: I was sort of aware of this and I was just wondering: why the conflict? It seems to me unions represent essentially the same group of people as do members of your organization. Given what I know about it, and it certainly is not nearly as much as what you know about it, I think that that recommendation was a very sound one, that it should be gotten out of there; then you know what you have got and, as interest accrues and so on, it can be used and the members know they have it.

What is the rationale for the brotherhoods not to have picked this up and gone with it?

Mr. White: As far as I am concerned, the brotherhoods are company unions. Every railway union on the two railways is working hand in glove with the companies on pensions, of which there is ample proof that can be readily presented, even today. They represent them on wages and conditions and it is the same, identical people who represent them on pensions. I am not here to speak for employees in regard to wages and conditions but I do say that I know where they stand on pensions.

• 1610

Mr. McRae: The amount of the unfunded liability is in excess of a billion dollars. There is a figure of \$1.073 billion, at least in this. That is only part of the fund; right? There is a part of the fund which would be the contributions of the individual members themselves. What is the size of that?

Mr. White: It is well over one billion dollars.

Mr. McRae: It is over a billion too. And what is the average interest being accrued on behalf of that portion?

Mr. White: Of the money that is invested?

Mr. McRae: Yes.

Mr. White: It happens to be appreciably less than 7 per cent.

Mr. McRae: How much appreciably?

Mr. White: They do not reveal these figures normally, but they did have to supply them to Dr. Hall. When they did, however, they supplied them for a period of five years and they incorporated, with their interest income, their profits and losses on their bonds and stocks. They were put in together, and they showed earnings of anywhere from 10 to 14 per cent, and they showed negative interest of anywhere from 1 per cent to 10 per cent.

Mr. McRae: So it would vary.

Mr. White: No, it is varied in such a way that it is impossible to determine what their earnings are. Dr. Bandeen stated here yesterday that they are paying 7.5 per cent on what they owe to the fund, and they actually consider that to be a very fair rate because the earnings on the rest of the investments are less than that.

Mr. McRae: But they administer the earnings. Is that correct?

Mr. White: That is correct.

[Translation]

du CN. Le directeur général du CP a procédé à peu près de la même façon.

M. McRae: J'ai suivi la question et je me demande pourquoi il y a un conflit. Il me semble que les syndicats représentent à peu près les mêmes personnes que votre organisme. D'après ce que je sais de votre organisme, et vous en savez encore plus que moi, je pense que la recommandation qui veut que les fonds soient transférés est fondée. On saurait à ce moment-là ce qui se trouve dans le fonds, quels sont les intérêts courus et le reste. Le fonds pourrait être utilisé puisque les membres sauraient ce qui s'y trouverait.

Pourquoi les fraternités n'ont-elles pas relevé cette recommandation?

M. White: A mes yeux, les fraternités sont des syndicats-maisons. Chacun des syndicats des deux chemins de fer travaille en parfaite harmonie avec les sociétés pour ce qui est des pensions de retraite. Le fait est facile à prouver, même aujourd'hui. Ce sont les mêmes personnes qui négocient les salaires et les conditions de travail qui représentent plus tard les employés pour ce qui est des pensions de retraite. Je ne suis pas ici pour parler au nom des employés relativement à leurs traitements et leurs conditions de travail, mais je sais dans quelle situation ils se trouvent pour ce qui est des pensions de retraite.

M. McRae: Le déficit à découvert dépasse le milliard et s'élève notamment à \$1,073 millions je crois. Ceci n'est qu'une partie du fonds n'est-ce pas? A combien s'élève les cotisations des membres.

M. White: A plus d'un milliard.

M. McRae: Quel est l'intérêt moyen sur ce montant?

M. White: Sur l'argent investi?

M. McRae: Oui.

M. White: Beaucoup moins que 7 p. 100.

M. McRae: De combien au juste?

M. White: Normalement ces chiffres ne sont pas publiés mais ils ont été soumis à M. Hall. Les chiffres ainsi soumis portaient sur une période de 5 ans et comprenaient les intérêts, ainsi que les bénéfices et les pertes réalisés sur les bons et obligations. En additionnant ces différents facteurs, on est arrivé à un rendement variant de 10 à 14 p. 100 mais également à des intérêts négatifs variant de 1 à 10 p. 100.

M. McRae: Ces chiffres sont donc variables?

M. White: Il n'y a pas moyen de calculer les bénéfices en raison des variations. M. Bandeen a déclaré hier qu'il versait 7.5 d'intérêt sur leur dette vis-à-vis du fonds, taux d'intérêt qu'il considère équitable, vu que les autres investissements rapportent moins.

M. McRae: Ils sont chargés de l'administration de ces bénéfices n'est-ce pas?

M. White: C'est exact.

[Texte]

Mr. McRae: Which would indicate to me that they do not possess a great deal of competence in terms of investment management.

Mr. White: Their record, which I read out to you from the Hall Report, is a clear indication of that.

Mr. McRae: So you have, in effect, well over \$2 billion, half of it earning 7.5 per cent, and the other a good deal less than that.

Mr. White: Yes; say 1 per cent.

Mr. McRae: I am one of the people who believes strongly in indexed pensions, providing that the fund is well enough set up and situated to pay for a reasonable amount of indexing. I just cannot accept the view that public servants, for instance, should not have their pensions indexed, providing they are willing to pay a sufficient amount into the fund to provide for the indexing. My understanding, in terms of the public service, is that we are only about .5 percentage point short and that this can be solved fairly simply.

In this particular case, the concern is with the employee who has been retired for five or ten years, and there just is not much there. Should the fund not sort of grow on its own in some way or other because of its assets? Should its assets not be growing if the fund is particularly well managed?

Mr. White: The fund *is* growing. The CNR pension trust fund grows by anywhere from \$100 million to \$200 million per year, as far as the actual assets in it are concerned. As for what the CNR owes, they are in continuously increasing debt, and it also grows by anywhere from \$20 million to \$200 million a year.

Mr. McRae: I am a pensioner of five years standing, we will say. I have been drawing this thing for five years. There is no indexing, as you are set up, and yet what I put in has accrued a fair amount of savings. But I am not getting that back as a pensioner. If there has been inflation, there is also inflation in that direction. I should be getting some additional amounts back because my equity has grown, and yet my return has not grown.

Mr. White: This is true, and this is what should be happening. Dr. Bandeen stated yesterday that the pensioners are not subsidizing the company and they are not subsidizing the active employees. Our actuaries say that is a ridiculous statement; it can be shown to be not realistic, and this is what we propose to do. As soon as I get back to Vancouver, we will proceed to expose that fallacy—and that is what it is.

• 1615

Mr. McRae: One last question—at least one question. What percentage of your membership are actually on pension now and what percentage are still active employees?

Mr. White: Again, it is very, very close to 50-50; about half of our members are pensioners and the other half are employees, half are CN and half are CP.

Mr. McRae: I am glad you came out today, also . . .

[Traduction]

M. McRae: Ce qui semblerait prouver qu'ils ne s'y connaissent pas en gestion financière.

M. White: C'est ce qui ressort clairement du rapport Hall.

M. McRae: Le fonds dépasse donc largement 2 milliards de dollars, dont une moitié rapporte 7.5 p. 100 et l'autre beaucoup moins.

M. White: Plutôt 1 p. 100.

M. McRae: Je suis pour ma part partisan de l'indexation des pensions, à condition que le fonds soit convenablement géré de façon à pouvoir financer l'indexation. Je ne suis pas du tout d'accord avec eux lorsqu'ils disent que les fonctionnaires ne devraient pas avoir de pensions, indexées, à condition bien entendu qu'ils acceptent de cotiser suffisamment pour permettre l'indexation. Or en ce qui concerne justement la Fonction publique, il ne manque qu'un demi pourcent pour permettre l'indexation des pensions, problème qu'il serait très facile de résoudre.

C'est le cas des employés ayant pris leur retraite il y a 5 ou 10 ans qui nous intéresse en l'occurrence. Ne pensez-vous pas que le fonds devrait augmenter s'il était convenablement géré?

M. White: Il est en train d'augmenter. L'actif du fonds de retraite du Canadien National augmente de 100 à 200 millions de dollars par an. Par contre la dette du Canadien National augmente elle aussi de 20 à 200 millions de dollars par an.

M. McRae: Supposons que j'ai pris ma retraite il y a 5 ans et que depuis lors je touche une pension. Le fonds de pension et partant, ma pension, ne sont pas indexés, alors que mes cotisations ont rapporté pas mal d'intérêts, sans que j'en bénéficie maintenant que je suis retraité. L'inflation a également touché les fonds de pension. Normalement j'aurais dû toucher davantage en raison de l'augmentation du capital, ce qui n'est pas le cas malheureusement.

M. White: C'est tout à fait vrai. M. Bandeen a déclaré hier que les retraités ne subventionnent ni l'entreprise ni les travailleurs actifs. Or d'après nos actuaires ceci est tout à fait ridicule et nous pouvons prouver le contraire. Dès que je serai de retour à Vancouver, nous allons démontrer que c'est tout à fait faux.

M. McRae: Quel pourcentage de vos membres sont actuellement retraités et quel est le pourcentage qui travaillent?

M. White: La moitié de nos membres sont des retraités et l'autre moitié travaillent à raison de 50 p. 100 au CN et 50 p. 100 au CP.

M. McRae: Je suis heureux que vous soyez venu aujourd'hui.

[Text]

Mr. White: I would like to answer one more question that you asked, if I may.

Mr. McRae: Okay.

Mr. White: You asked what I thought of the Hall Report. Generally speaking, I am pleased with it, but I wish you to know that we volunteered to provide to Dr. Hall, at our expense, the benefit of actuarial advice from our actuarial firm, which he declined to have anything to do with. But he did state in his report that he was supplied with a great deal of help and assistance by William M. Mercer Limited and by another company, the actuaries for Canadian Pacific Railway. And he had the benefit of Paterson Cook Limited, an independent firm of actuaries in Vancouver. But he did not state that Paterson Cook Limited is the actuarial firm that represents the B.C. Railway, they represented them at the time he employed them and they still do. So, this is the type of independent actuarial help Dr. Hall had to assist him in drafting his report.

Mr. McRae: I wish that your organization—this is my last comment—I wish that your organization had alerted some of us who were concerned to that fact when this was going on. Unfortunately, it is a bit late to find that out at this particular point. But it does put a little colour on the thing that I was not aware of.

Mr. White: I did not find out until well after the report was completed. I stumbled on it by accident.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just a couple of questions, Mr. Chairman. Mr. White, Mr. Bandeen left me with the impression, in an answer to a question I put to him on Monday evening, that your organization did not necessarily speak for the pensioners of CN and that there are other organizations that they—by implication or otherwise—placed more credence in. How many employees do you represent in your association? Can you tell us some of its history and give us some idea as to how it came about?

Mr. White: Yes. It was formed because we could not get to first base with the labour unions. They were representing employees, and nobody represents pensioners. So, because of a lack of confidence in the labour unions, our association was formed. It started in Edmonton, expanded west and expanded also to the East Coast. We do have 19 branches, although some of them in the Maritimes are not very active at the present time. The number of employees happens to be slightly more than 100,000 and the number of pensioners is nearly 100,000. So, the number of people we represent is actually a small part of them all.

As far as the railway companies are concerned, they have sponsored a CN pensions association. This is sponsored by the CNR; they pay for officers, they pay for expenses, they provide meeting-room accommodation, and they supply them with a great deal of information. But it is the type of information that is, for all practical purposes, worthless. They do not supply them with any of the type of information that we are able to obtain. We are not able to obtain the names of these

[Translation]

M. White: J'aimerais si vous le permettez répondre à une autre de vos questions.

M. McRae: Allez-y.

M. White: Vous m'avez demandé ce que je pense du rapport Hall. Dans l'ensemble, je l'approuve; néanmoins je vous signale que nous avons offert de mettre gratuitement à la disposition de M. Hall les services de nos actuaires, ce qu'il a décliné. Il a néanmoins mentionné dans son rapport avoir reçu une aide précieuse de la Société William M. Mercer Limited et des actuaires travaillant pour le Canadien Pacifique. Il mentionne également la firme d'actuaires indépendants de Vancouver, la Paterson Cook Limited qu'il a consultée, sans toutefois ajouter que cette firme représentait à l'époque et représente toujours les chemins de fer de la Colombie-Britannique. Voilà donc les actuaires dit indépendants qui ont assisté M. Hall dans la rédaction de son rapport.

M. McRae: C'est regrettable que vous ne nous ayez pas signalé ces faits au moment plus tôt. Maintenant c'est un peu tard pour en parler. En tout cas ceci nous montre les choses sous un jour nouveau.

M. White: Ce n'est que par hasard que j'ai appris la chose, après la publication du rapport.

Le président: Je vous remercie, monsieur McRae. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voudrais poser deux questions, monsieur le président. En répondant à une question que je lui avais posée lundi soir, M. Bandeen laissait entendre que votre organisation n'est pas la seule à représenter les pensionnés du CN et qu'il y aurait d'autres organisations qui auraient davantage la confiance des travailleurs. Combien d'employés représentez-vous au juste? Pourriez-vous nous donner un historique de votre organisation?

M. White: Certainement. Nous avons décidé de fonder notre organisation parce que nous ne parvenions pas à obtenir quoi que ce soit des syndicats qui représentent uniquement les travailleurs et non pas les retraités. Notre association a donc été constituée parce que nous n'avions pas confiance dans les syndicats. Elle a été créée à Edmonton mais s'est étendue par la suite tant à l'Ouest qu'à l'Est. Nous avons maintenant 19 filiales, bien que certaines de nos filiales des Maritimes ne soient pas très actives actuellement. Nous comptons un peu plus de 100,000 employés et près de 100,000 retraités, donc nous ne représentons qu'une petite partie des effectifs totaux.

Les sociétés de chemins de fer ont parrainé les associations des retraités du CN dont ils paient les agents et les frais et mettent à leur disposition des salles de réunion et toutes sortes d'information. Ces renseignements ne servent à pratiquement rien. En effet, ils n'obtiennent jamais les renseignements dont nous disposons. Malheureusement, nous n'avons pas la liste des noms de ces gens, sans quoi nous leur écririons à tous des lettres et je suis convaincu que la vaste majorité adhérerait à

[Texte]

people. If we did, we would write to all of them immediately and I am satisfied that we would sign up the vast majority of them. But we have to get around by word of mouth through the newspapers and one way and another to become known and to get the financial support of the membership, of the employees and of the pensioners.

• 1620

Mr. Mazankowski: How do you get your financial support? Is it on an annual membership?

Mr. White: An annual membership assessment, which we ask them to pay; it is \$10 a year for running trades, \$6 for nonoperating people, and \$2 for pensioners.

Mr. Mazankowski: I see. Just one further question, Mr. Chairman, and perhaps a comment.

Mr. Bandeen categorically denied that CN was shirking its duty in terms of its responsibility to the pensioners and to its employees, and in making that statement, pointed out that the railway is, in fact, complying with the Pension Benefits Standards Act, which in their view is meeting their commitments and obligations. I take it that you are saying that the Pension Benefits Standards Act is not a sufficient bench-mark to provide the employees with a realistic pension. Is that correct?

Mr. White: No, that is not correct. That act was passed specifically to compel employers to pay their debts into the pension funds, and to pay them in full, as of the date it came into effect, October 1 . . .

Mr. Mazankowski: It seems to me, then, that the issue is that it is a matter of interpretation of the act, your interpretation is obviously different from Mr. Bandeen's. He said very frankly, and very categorically, that in their view the company was, in fact, living up to its obligations. It seems to me that if there continues to be that difference in interpretation this problem will never be resolved.

Mr. White: It is going to be resolved in the year 2027, according to Mr. Bandeen. The act was passed in 1966, and it required all employers to fully fund their pension funds on or before October 1, 1967.

Mr. Mazankowski: But they are not suggesting that they are not going to do that. It is set up as a liability and they indicate that they are prepared to meet that liability consistent with the provisions of the act.

Mr. White: Yes, after we are all dead they will meet it, and after that time, maybe they can increase the pensions. But in the meantime, the company is making tens of millions of dollars per year as a result of inflation, and they are paying out pensions strictly according to contract—flat and level pensions for life. The fact that they rapidly become inadequate, they are very sorry about that. But they are making the money on them due to inflation. If this pension fund were fully paid and fully funded, as the act originally intended that it should be, and if we had an independent trustee, the benefits of inflation would accrue to the fund. In such an event, our pension association could say, "We would not ask for indexa-

[Traduction]

notre association. Nous comptons donc sur la publicité qui se fait de bouche à oreille ainsi que par les journaux pour nous faire connaître et obtenir ainsi le soutien financier des travailleurs et des retraités.

M. Mazankowski: Et comment financez-vous votre organisme? S'agit-il de cotisations annuelles des membres?

M. White: Il s'agit d'une contribution annuelle de la part des membres que nous leur demandons de verser; c'est \$10 l'an pour ceux qui travaillent, \$6 l'an pour ceux qui ne travaillent pas et \$2 l'an pour les retraités.

M. Mazankowski: Je vois. Une autre question, monsieur le président, et peut-être un commentaire.

M. Bandeen a nié catégoriquement que le CN essayait de se dérober à ses responsabilités en ce qui concerne les retraités et ses employés en soulignant que sa société respecte la Loi sur les normes de prestations de pension ce qui signifie, d'après lui, qu'il s'acquitte de toutes ses responsabilités et obligations. Vous semblez dire que la Loi sur les normes de prestations de pension ne fixe pas des normes assez généreuses pour obliger l'employeur à verser à l'employé retraité une pension réaliste. Est-ce exact?

M. White: Non, ce n'est pas exact. Cette loi a été adoptée précisément pour obliger l'employeur à verser tous les montants dus au fonds de pension et de les verser en entier à la date d'entrée en vigueur de la loi, soit le 1^{er} octobre . . .

M. Mazankowski: Il me semble donc que tout dépend de la façon dont on interprète la loi et votre interprétation n'est pas celle de M. Bandeen. Il a dit très franchement et très catégoriquement qu'à son avis la société faisait honneur à ses engagements pécuniaires. Tant et aussi longtemps que durera cette différence d'interprétation, je crois bien que l'on ne pourra pas résoudre le problème.

M. White: D'après M. Bandeen, le problème sera résolu en l'an 2027. La loi a été adoptée en 1966 et obligeait tous les employeurs à liquider le déficit actuariel de leur fonds de pension au plus tard le 1^{er} octobre 1967.

M. Mazankowski: Mais le CN ne prétend pas qu'il ne le fera pas. Ce déficit actuariel est inscrit comme dette et la société dit qu'elle est prête à rembourser cette dette selon les dispositions de la loi.

M. White: Oui, quand nous serons tous morts, le déficit actuariel sera liquidé et peut-être qu'ils pourront ensuite augmenter les pensions. En attendant, la compagnie fait des dizaines de millions de dollars par année à cause de l'inflation et elle nous verse nos pensions en s'en tenant à la lettre du contrat: un montant fixe à vie. Les pensions sont de plus en plus inadéquates, et ils en sont désolés. Mais ces pensions inadéquates rapportent gros à la compagnie à cause de l'inflation. Si l'on liquidait le déficit actuariel comme l'exige la loi et si le fonds de pension était administré par un fiduciaire indépendant, l'inflation profiterait au fonds de pension. Si tel était le cas, notre association de retraités pourrait dire: «Nous

[Text]

tion, we are not asking the government or anybody to index our pensions and support us because our pensions are inadequate." If it were fully funded, the pension funds would be adequate to pay a very substantial part of the amount required for indexation. We just want our own money to be paid into that fund, and if it is, and if we have an independent trustee, we will be reasonably well off, we will not be objects of charity. But today, a high percentage of railway pensioners are obliged to apply for income supplements, to apply for mini income, and just to apply for welfare generally.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Monsieur Lapointe.

• 1625

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

Dans son rapport, je crois que M. Hall attachait la plus haute priorité au bien-être des retraités et survivants actuels. Et pour leur venir en aide, il avait recommandé dans son rapport de songer à la création d'un fonds du patrimoine, je crois que c'était le terme employé dans le rapport, constitué au moyen d'un prélèvement de 1 p. 100 de la masse salariale réparti également entre les employés et les sociétés ferroviaires, mais dans ce cas-ci comme on parle du CN, parlons de la société ferroviaire. Je crois qu'au sujet de ce fonds du patrimoine, on en est venu à une entente entre le syndicat représentant les employés du CN et la compagnie lors des dernières négociations. Avez-vous des commentaires à apporter concernant cette solution, peut-être partielle, mais qui est quand même une solution au problème des retraités?

Mr. White: Yes, Mr. Lapointe, Dr. Hall did make such a recommendation. He recommended that one-half of 1 per cent of wages be deducted from the employees, that the company match that money, that it be paid into a heritage fund and that from that they would increase the pension for pensioners. This has not yet been done, but the unions and the company did agree approximately a month ago to an arrangement whereby if the agreement is ratified it will be put into effect. But it is going to be for either one-fifth of 1 per cent each or two-fifths of 1 per cent each, and I am sorry I do not know which it is. However, they have agreed that they will commence to do such a thing.

M. Lapointe: Ce problème, qui pour vous représente un problème des reconnaissances de dettes du Canadien National, se reproduit-il dans le régime de pension du Canadien Pacifique?

Mr. White: Yes, it is exactly the same on Canadian Pacific as it is on Canadian National.

M. Lapointe: Monsieur le président, je veux présenter mon interprétation de la chose à notre témoin. Il me semble qu'il s'agit là d'un problème qui est sérieux. Mais à mon avis, je ne pense pas qu'il relève de nous, les législateurs, en étudiant le

[Translation]

ne vous demandons pas l'indexation des pensions, nous ne demandons ni au gouvernement ni à qui que ce soit d'indexer nos pensions et de nous faire vivre parce que nos pensions sont inadéquates. Si le déficit actuariel était liquidé, les revenus de la caisse de retraite seraient suffisants pour pourvoir à une certaine indexation. Nous voulons tout simplement que nos fonds soient versés à cette caisse de retraite et à cette condition et aussi à condition que nous ayons un fiduciaire indépendant, nous serions plus à l'aise financièrement et ne serions pas obligés de faire appel à la charité. Aujourd'hui, cependant, un bon pourcentage de retraités des chemins de fer doivent demander des suppléments de revenus, doivent recourir au mini-revenu et même à l'assistance publique.

Mr. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

In his report, I believe that Mr. Hall gave his highest priority to the wellbeing of the present pensioners and survivors. And to help them, he had recommended in his report that thought be given to the creation of a heritage fund, I believe that was the term he used in the report, which would have been funded through a 1 per cent levy on total salaries, shared equally by the employees and the railways, but as we are talking about the CN here, let us say the railway. I believe an agreement was arrived at concerning this heritage fund between the union representing CN employees and the company during their latest negotiations. Do you have any comments to make about that solution which, I will grant you, is partial but which is at least a solution to the problems of the pensioners?

M. White: Oui, monsieur Lapointe, M. Hall a fait une telle recommandation. Il a recommandé la création d'un fonds du patrimoine constitué au moyen d'un prélèvement de 1 p. 100 de la masse salariale réparti également entre les employés et l'employeur, ce qui aurait permis l'augmentation des pensions pour les retraités. Cela n'a pas encore été fait, mais les syndicats et la société en sont venus à une entente, il y a un mois environ, stipulant que cet accord entrera en vigueur dès que la convention collective sera ratifiée. Cependant, il me semble que ce sera plutôt un cinquième de 1 p. 100 chacun ou deux cinquièmes de 1 p. 100 chacun, mais malheureusement, je ne puis vous donner plus de précisions que cela. De toute façon, oui, ils se sont entendus à ce propos.

Mr. Lapointe: Does this Canadian National Railways unfunded liability problem also exist for the Canadian Pacific Railways pension fund?

M. White: Oui, c'est exactement le même problème pour le Canadien Pacifique que pour le Canadien national.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I would like to tell our witness how I interpret this problem. It seems to me that we have a very serious problem here. But I also think that it is not up to us as legislators, when I examine Bill C-17, to solve a

[Texte]

Bill C-17, de trancher une question qui m'apparaît être un différend ou une différence d'opinion entre un syndicat et une entreprise. Je crois que cette question plutôt générale, c'est d'ailleurs pourquoi on avait demandé le rapport Hall, relève du ministère du Travail. Alors, je vois mal comment on peut intégrer ceci dans notre étude du projet de loi C-17. J'aimerais avoir les commentaires du témoin là-dessus.

Mr. White: The action that can reasonably be expected on the part of Parliament is that the Pension Benefits Standards Act passed in 1966, coming into effect in 1967, should be enforced. Now the act did make provision that they could at their discretion grant additional time for any firms that are way behind in their payments to pay that money and it provides for a 25-year period of time for doing this.

The labour union did approach the government, the Superintendent of Insurance, and asked him to grant to both railway companies 60 years in which to pay off these debts. This is a preposterous proposition and that it should be made by the labour union is equally preposterous, but this is something for which we have documentation. It was done. It is quite unreasonable that it should be done. It is my feeling that there are 200,000 people who depend on railway pensions—that is, 100,000 pensioners, and there would be their spouses—and because the law was passed to correct these deficiencies in pension plans due to employers not paying in their money, the law came into effect. Now it is being circumvented, in effect, by Canadian National and by Canadian Pacific getting these ridiculously long periods of time in which to pay in their money.

• 1630

Now, Dr. Bandeen stated that they were paying off their debts to the pension funds. I would like to read to you what has happened in the last several years. In 1970 their debt increased by \$42 million, in 1971 by \$54 million, in 1972 by \$106 million, in 1973 by \$198 million, in 1974 by \$43 million, in 1975 by \$49 million plus an adjustment of \$14 million, and in 1976, \$264 million. These are all increases; and he says he is paying off the debt. Technically he is paying off a debt they agreed to pay off over a period of 60 years, and they do pay off a certain amount of that every year. But while they are paying off that much money, they increase the debt on other liabilities by two or three times that much. The debt is actually increasing by tremendous amounts every year and there is no apparent intention on the part of the railway to pay off this debt.

The railway now owes to the pension funds a great deal more than the \$808 million. If they do not do something about it and they try to continue to ignore it because these are "apples and oranges", which I say they are not—they are all apples—if they ignore it, they are going to be forced back to Parliament to ask for another recapitalization of their debts because these will overwhelm the railway within the next five or six years. And meanwhile, pensioners will be harder up than

[Traduction]

problem which I, for one, believe stems from a difference of opinion between a union and an employer. I believe that this rather general question—and that is why the Hall report was asked for—is the responsibility of the Department of Labour. So I do not really see how this can affect our examination of Bill C-17. I would like to have the witness's comments on that.

M. White: Logiquement, il me semble que le Parlement, ayant adopté la Loi sur les normes des prestations de pension en 1966 en précisant qu'elle entrerait en vigueur en 1967, voit au moins à son application. Il est vrai que la loi prévoyait qu'il pouvait, à sa discrétion, accorder une période de temps supplémentaire aux sociétés très en retard dans leurs versements et il est même prévu une période de 25 ans à cette fin.

Le syndicat a demandé au gouvernement, au surintendant des Assurances, d'accorder aux deux sociétés ferroviaires 60 ans pour liquider ce déficit actuariel. Voilà une proposition absurde et d'autant plus absurde qu'elle vient d'un syndicat, mais nous avons les documents à l'appui. C'est ce qui a été fait. Cela n'est pas raisonnable. Il y a 200,000 personnes qui dépendent des prestations de retraite des chemins de fer, c'est-à-dire 100,000 employés à la retraite ainsi que leurs conjoints. Je pensais que la loi avait pour but de corriger les défauts des régimes de retraite, défauts dus au fait que les employeurs ne versaient pas leur quote-part. Or le CN et le CP contournent cette loi en retardant leurs paiements pendant des périodes ridiculement longues.

M. Bandeen a dit que sa société était en train de rembourser ses dettes vis-à-vis des fonds de pensions. Je voudrais vous lire ce qui s'est passé au cours des dernières années. En 1970, cette dette a augmenté de 42 millions de dollars, en 1971, de 54 millions de dollars, en 1972, de 106 millions de dollars, en 1973, de 198 millions, en 1974, de 43 millions de dollars, en 1975, de 49 millions de dollars plus un ajustement de 14 millions de dollars, et en 1976, de 264 millions de dollars. Ce sont autant d'augmentations, et M. Bandeen nous dit que sa société est en train de régler ses dettes. Sur le plan technique, il rembourse une dette qu'ils se sont engagés à rembourser pendant une période de 60 ans, et ils remboursent une partie de ce montant chaque année. Mais en remboursant cette partie, ils multiplient par deux ou trois la dette inscrite à un autre passif. La dette augmente en réalité énormément chaque année, et il ne semble pas que la société entende rembourser cette dette.

La société doit actuellement au fonds de pension une somme supérieure à 808 millions de dollars. Si elle continue d'ignorer cette situation sous prétexte qu'il s'agit de « torchons et de serviettes », ce qui n'est pas le cas, il n'y a que des torchons, celle-ci devra être forcée de demander au Parlement de calculer à nouveau ses dettes, car celles-ci menacent de menacer la situation de la société pendant cinq ou six ans. Pendant ce temps, les retraités auront plus de difficultés que jamais,

[Text]

ever and there will be more and more of them on welfare and more of them coming to see you.

The Chairman: Just before I go to Mr. Roy, the Chair feels that it is a question of debate. We heard Dr. Bandeen explain the reason why he is conforming, apparently, to the pension regulations and to the amounts of money that he has consecrated to pay to the fund, and I think, as Mr. Mazankowski and Mr. Lapointe and others have mentioned, it is a question of debate between the union and the company. I do not know if members or members of Parliament can enforce any other regulations, except on changing the Act.

It is already nearly 4.35 p.m. and we do have another witness waiting to appear before us. I have three more questioners. I would ask their indulgence in keeping their questions as short as possible so that we can deal with the Canadian Trucking Association this afternoon.

The subject of pensions is an important one. We have discussed it at length. I think it might be a little beyond the scope of the present bill and should be taken maybe in committees or in forums other than the Transport Committee.

Mr. Murta, on a point of order.

Mr. Murta: Just to your point of order, I am wondering whether or not, if there are other witnesses here, it would be agreeable to them and the Committee also if they wanted to, since it is 4.35 p.m. now, if we stayed on this matter, which we probably will in any event, until 5.00 p.m. and then called the witnesses back on Tuesday, or Thursday, depending on just what the situation was. That would free them to go if they did not want to stay around.

The Chairman: Well, we have another half hour and I hope members would agree that we have expounded on the pensions, I think, as far as we can go. Future questions, I would assume, would be repetitious to those we have heard.

Mr. Mazankowski: It is a very important obligation.

The Chairman: I have Mr. Benjamin—I know he is vitally interested—and two others. I would hear them and then ask the witnesses if they might stay and allow a few more minutes after 5 o'clock perhaps to deal with the Canadian Trucking Association. Mr. Benjamin.

• 1635

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Le président: Monsieur Roy invoque le Règlement.

Mr. Roy: I am going to be very brief. It is just for clarification. Did you mention that according to the Hall Report it was suggested that 1 per cent will be given to the pensioners and the suggestion has been changed by recommendation of the union people? Is that true? It is changed from 1 to one fifth of 1 per cent. Is that correct?

Mr. White: The agreement between the railway companies and the unions is that one fifth of 1 per cent of the wages or else two fifths of 1 per cent of the wages will be paid into a heritage fund and the two railway companies will match that money and that money will go into the heritage fund and it

[Translation]

seront de plus en plus nombreux inscrits au bien-être social et à venir vous voir.

Le président: Avant de passer la parole à M. Roy, je voudrais signaler qu'il s'agit d'une question très controversée. M. Bandeen a expliqué les raisons pour lesquelles il estime se conformer aux règlements relatifs aux pensions et il nous a indiqué les sommes qu'il verse au fonds de pension. Comme M. Mazankowski, M. Lapointe et d'autres l'ont dit, c'est là une question qui doit faire l'objet d'un débat entre le syndicat et la société. Je ne sais pas si les députés peuvent veiller à l'application d'un règlement; ils ne peuvent que modifier la loi.

Il est presque 4 h 35 et un autre témoin doit comparaître devant nous. J'ai trois autres noms inscrits sur ma liste. Je leur demanderai de limiter leurs questions afin de pouvoir entendre cet après-midi les représentants de l'Association canadienne des camionneurs.

La question des pensions est très importante et nous en avons longuement discuté. Le point précis qui a été soulevé dépasse la portée de ce présent projet de loi et devra sans doute être discuté en comité ou ailleurs qu'au comité des transports.

Monsieur Murta, pour un rappel au Règlement.

M. Murta: Je ne sais pas si nous avons d'autres témoins à entendre. Mais si les membres du comité et les autres témoins étaient d'accord, nous pourrions peut-être discuter de ce point jusqu'à 17 h 00 étant donné qu'il est 16 h 35, et convoquer à nouveau les témoins mardi ou jeudi prochain. Cela leur permettrait de partir s'ils ne veulent pas rester plus longtemps.

Le président: Il nous reste une demi-heure et j'espère que les députés admettront que nous avons dit au sujet des pensions tout ce que nous pouvions en dire. Nous ne pourrions maintenant que répéter ce qui a été dit.

M. Mazankowski: C'est une obligation très importante.

Le président: J'ai le nom de M. Benjamin, dont je connais le vif intérêt en la matière, ainsi que deux autres noms. Nous les écouterons et ensuite je demanderais aux témoins de rester encore quelques minutes après 17 h 00, pour écouter l'Association canadienne des camionneurs. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

M. Roy: Je serai bref. Je voudrais simplement une clarification. Vous avez dit que d'après le rapport Hall, un pour cent devait être accordé aux retraités, tandis que cette proposition a été modifiée suite à une recommandation des membres du syndicat. Est-ce exact? On est passé de un pour cent à un cinquième de un pour cent. Est-ce exact?

M. White: L'accord conclu entre les sociétés de chemin de fer et les syndicats stipule qu'un cinquième de un pour cent des salaires ou deux cinquième de un pour cent des salaires seront versés à un fonds de patrimoine. Les deux sociétés de chemin de fer verseront un montant équivalant dans le fonds de

[Texte]

will become available to increase pensions to pensioners who retired prior to 1973.

Mr. Roy: But the Hall Report recommended 1 per cent. Is that true?

Mr. White: Yes, they recommended 1 per cent, half by the employees and half by the company.

Mr. Roy: And has that been changed on the recommendation of the union?

Mr. White: The union and companies did not go along with it. They have changed it, yes.

Mr. Roy: Okay.

Le président: Merci M. Roy. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. White, I find all this extremely interesting and there is not much new about it because we have gone through this before. With Mr. Mazankowski, you will recall, in 1969-70 we succeeded in getting Parliament to refer the CN pension plan to the standing committee, we held hearings all over the country, we submitted the unanimous report to Parliament, Parliament accepted and then for quite a while CNR did not want to implement it. But they finally did and I think they got a 2 per cent per year back to a maximum of 20 years for those already on pension but it was still entirely insufficient.

I want to ask Mr. White—this is probably threshing over old straw—but I can remember in 1947, 1948, 1949 and then in 1950 when we went on the first strike in history on the railroads, I argued and fought in the union I was in as an employee that we should not be striking so much about the 40-hour week but we should be striking over the pension plan. All my colleagues on the railroad who were older than me would not agree. No, no; they wanted a 40-hour week. It was not worth downing tools for the pension plan. Those same fellows that I was working with on the railroad who are now on pension are screaming to me as a member of Parliament. We had a golden opportunity in 1950, 1952, 1954, 1956 to do something about the pension plan, all those fellows who are now retired, and they blew it.

Mr. White: That is right.

Mr. Benjamin: They were then employees and in the railway brotherhood and refused to do something about it when they had the chance. So I think we, as former employees and as pensioners, have to accept the major part of the blame of our own predicament but that does not mean we should not try to do something about it now. There are two questions I would like to ask.

On the actual cash contribution made each month by an employee, is that automatically and immediately transferred by the company into the pension plan?

Mr. White: Yes, within 30 days.

Mr. Benjamin: Within 30 days. Is the amount that the employer contributes, which I believe is an equal amount,

[Traduction]

patrioine, qui permettra d'augmenter le montant des pensions touchées par les employés qui ont pris leur retraite avant 1973.

M. Roy: Mais le rapport Hall recommandait qu'un pour cent des salaires soit retiré. Est-ce exact?

M. White: Oui, ce rapport recommandait un pour cent, la moitié par les employés et l'autre moitié par la société.

M. Roy: Cela a-t-il été modifié suite à une recommandation du syndicat?

M. White: Le syndicat et les sociétés n'ont pas été d'accord. Ils ont en effet modifié ce pourcentage.

M. Roy: D'accord.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur White, cela me semble extrêmement intéressant bien qu'il n'y ait pas grand chose de nouveau. M. Mazankowski et vous-même vous appellerez sans doute qu'en 1969-1970 nous avons réussi à obtenir que le Parlement renvoie le plan de pension du CN devant le comité permanent. Nous avons tenu des audiences dans l'ensemble du pays, nous avons présenté un rapport unanime au Parlement, celui-ci l'a accepté et pendant un certain temps le CNR n'a pas voulu le mettre en application. Mais cette société l'a finalement fait et ils ont reçu deux pour cent par an de rétroactivité jusqu'à concurrence de 20 ans, pour les employés retraités mais cela s'avérait parfaitement insuffisant.

Je voudrais poser une question à M. White. C'est certainement de l'histoire ancienne mais je me rappelle qu'en 1947, 1948, 1949 et 1950, au moment où se déroulait la première grève dans l'histoire des chemins de fer, que je me suis battu en ma qualité d'employé pour convaincre mon syndicat que nous ne devrions pas faire grève pour obtenir une semaine de 40 heures mais plutôt pour modifier le plan de pension. Les collègues qui étaient plus vieux que moi n'étaient pas d'accord. Le plan de pension ne valait pas la peine de faire grève. Certains de mes ex-collègues sont maintenant à la retraite et s'en prennent à moi, qui suis devenu député. Nous avions en 1950, 1952, 1954 et 1956 l'occasion rêvée de faire quelque chose pour le plan de pension, moi-même et tous ceux qui sont maintenant à la retraite, mais nous avons raté cette occasion.

M. White: C'est vrai.

M. Benjamin: A l'époque, ils étaient cheminots et ont refusé d'agir quand ils en avaient la possibilité. En tant qu'ancien employé et en tant que retraité, je crois que nous devons assumer une part des responsabilités, ce qui ne signifie pas qu'il soit trop tard maintenant pour faire quelque chose. J'aimerais poser deux questions.

Pour ce qui est de la cotisation mensuelle de l'employé, j'aimerais savoir si elle est automatiquement et immédiatement versée par la société au plan de pension.

M. White: Dans un délai de 30 jours.

M. Benjamin: Dans un délai de 30 jours. La cotisation de l'employeur, qui est je crois d'un montant égal, est-elle automatiquement et immédiatement versée au plan de pension?

[Text]

automatically and immediately transferred into the pension plan?

Mr. White: No.

Mr. Benjamin: I wanted to ask that question, Mr. Chairman, to illustrate the point that Mr. White made earlier that both railroads continue to use the employees' money. They keep it.

Mr. White: They keep it in a pension fund. It is a trust fund and they are not playing around with our funds . . .

Mr. Benjamin: No, no.

Mr. White: . . . they are not just putting in their own share of the fund . . .

Mr. Benjamin: That is what I meant, . . .

Mr. White: . . . into those.

Mr. Benjamin: . . . their responsibility which they include in their wage costs.

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: The contribution that the company makes, the same size as the employee makes, they do not put the cash money into the fund; they keep it.

Mr. White: Sure.

Mr. Benjamin: They are responsible for it.

Mr. White: And so CNR becomes liable to pay 7.5 per cent on that money. It is pretty cheap money today.

• 1640

Mr. Benjamin: Right. It has been thrown up to us, even in 1970 when we held hearings all over the country, Mr. White, and it has been thrown up to us a number of times since, usually by railway officials but also by some actuaries and people from private pension plans that where the employees in the 1935 plan, the 1939 plan, the 1956 plan, or whatever years they came into effect, opted out and did not come into the plan and did not contribute to it, they are not on very sound ground when they now want an improvement to a pension to which they contributed very little or nothing. Now that argument has been put to us on many occasions, and I guess the justification for trying to do something for them is purely on humanitarian and compassionate grounds.

Mr. White: Well, yes, but the unions could ask the company to agree to permit these employees to pay back their contributions with interest into the pension fund, and that would be a fair and equitable basis. But I would not necessarily recommend it so long as the company has the legal right to skim off for themselves all income in excess of 4 per cent per annum, because as inflation gets worse and worse you would simply be throwing good money after bad to get into a scheme which is a real money maker for Canadian National Railways.

Mr. Benjamin: So in all the years since 1965, the company has only placed into the fund the employees' contributions. The only amounts they have placed into the fund each year are the amount that are required for the current ones going on pension. Do I have that . . . ?

[Translation]

M. White: Non.

M. Benjamin: Je voulais poser cette question, monsieur le président, pour souligner l'argument avancé plus tôt par M. White, à savoir que les deux sociétés de chemin de fer continuent à utiliser l'argent des employés. Elles le gardent.

M. White: Elles le versent dans un fonds de pension. Il s'agit d'un fonds de fiducie et les sociétés ne s'amuse pas à . . .

M. Benjamin: Non, non.

M. White: C'est simplement qu'elles ne versent pour leur quote-part . . .

M. Benjamin: C'est ce que je voulais dire, . . .

M. White: . . . au fonds de pension.

M. Benjamin: . . . alors qu'elles font passer ces sommes dans leur budget de salaires.

M. White: Oui.

M. Benjamin: La cotisation de la société, qui est égale à celle de l'employé, n'est pas versée au fonds; les sociétés gardent ces sommes.

M. White: Absolument.

M. Benjamin: Elles en sont responsables.

M. White: Et le CNR doit payer 7.5 p. 100 là-dessus. Cela fait de l'argent à bon compte.

M. Benjamin: C'est vrai. On nous l'a toujours reproché, monsieur White, même en 1970 alors que des audiences avaient lieu dans l'ensemble du pays. Ce n'est pas seulement la direction des voies ferrées qui nous l'a reproché, mais aussi des actuaires et des employés ayant un plan de pension privé. On nous a bien fait sentir que les cheminots qui s'étaient désolidarisés du plan de pension de 1935, 1939, ou 1956, n'étaient pas très bien placés pour exiger maintenant une amélioration du régime de pensions. Cet argument nous a été servi à plusieurs reprises et on voudrait nous faire croire qu'ils sont maintenant exclusivement motivés par des sentiments humanitaires.

M. White: Les syndicats pouvaient demander à la société de permettre aux employés de verser leurs cotisations ainsi que l'intérêt au fonds de pension, ce qui aurait été honnête et juste. Mais je ne suis pas nécessairement d'accord avec une telle mesure tant que la société a légalement le droit de garder tout revenu supérieur à 4 p. 100. En effet, étant donné que l'inflation est de plus en plus élevée, vous ne feriez que contribuer à un plan de pension qui est réellement une source de revenu pour les Chemins de fer nationaux du Canada.

M. Benjamin: Cela signifie que chaque année depuis 1965, la société n'a versé au fonds de pension que les cotisations de l'employé. Est-ce bien cela?

[Texte]

Mr. White: Yes, substantially, but I would like to be more specific. They did owe \$671 million in 1968 and they were able to get that written down from \$671 million to \$300 million.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. White: And they undertook to pay off that \$300 million in fifty-eight and two-thirds years at 4 per cent interest. This money is being paid off every year; \$29.25 million goes in there. Since that time, they have raised pensions, they have agreed to many things, that have improved them and this has increased their liability by tens of millions of dollars and sometimes a hundred or more. These they do not pay immediately; they agree to pay it off in 10 years or 20 years or 25 years and these amounts are being paid off and your 1976 report will show that they are committed to pay off various amounts for 4 different time frames from 1985 to 1992 to 2027. Now they are doing those things and that is what they pay and that is required by the pension—that is approved by the act and they do pay it.

Mr. Benjamin: Yes. Each year though they fall farther and farther behind in unfunded liabilities because the amount they are paying is not keeping up with the past amounts they owe and the current amounts they should be paying in, right?

Mr. White: That is right.

Mr. Benjamin: Can I ask a final question, Mr. Chairman? I take it that Mr. White's association would like the government and this Parliament, in addition to the \$808 million transfer from debt to equity, to add in this bill, at least for CN, an additional \$1,073,062,000, turn it over to CNR, which they immediately place in the pension plan . . .

Mr. White: Right.

Mr. Benjamin: . . . and then CN can repay the government rather than repay the pensioners the debt they owe them.

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: And I take it that it would be appropriate in the view of your association that a further \$1 billion might be put in the legislation to apply to the CP pension plan, and their unfunded liabilities?

Mr. White: Yes. We are not attempting to do that at the present time because we have enough opposition as it is without bringing on that.

Mr. Benjamin: But it is your money and all you are trying to do is get it.

Mr. White: Yes, that is right, and we think they should be treated on a similar basis.

Mr. Benjamin: Well I suggest, Mr. White that you stay here for another few days and call on a government member of Parliament every 15 minutes until you have covered them all to get them to agree to amend the bill to increase the amount of funding in it by \$1,073,062,000, which goes into Canadian National pensioners' pension plan, and you will get unanimous support from Parliament for it.

Thank you Mr. Chairman.

[Traduction]

M. White: Oui, en gros. Mais je voudrais vous donner des précisions. La société devait au fonds de pension un montant de 671 millions de dollars en 1968 et elle a réussi à ce que sa dette soit réduite à 300 millions de dollars.

M. Benjamin: Oui.

M. White: Ils ont entrepris de rembourser ces 300 millions en cinquante-huit années et deux tiers, à un intérêt de 4 p. 100. Cet argent est remboursé petit à petit chaque année, à raison de 29.25 millions de dollars. Depuis cette date, la société a augmenté le montant des retraites. Elle a accepté de nombreuses modifications afin d'améliorer les retraites, si bien que le passif de la société se chiffre maintenant par dizaines de millions de dollars et parfois même par plus de cent millions de dollars. Elle ne peut pas rembourser cela immédiatement, mais s'est engagée à le rembourser en 10 ans, 20 ans ou 25 ans. Ces montants sont actuellement remboursés et le rapport de 1976 indique que la société s'est engagée à rembourser plusieurs montants pendant quatre délais différents, soit entre 1985 et 1992 et 2027. La société effectue effectivement ces remboursements et cela est approuvé par la loi.

M. Benjamin: Oui. Cependant, le passif de la société augmente chaque année puisque le montant remboursé ne correspond pas au montant des cotisations dans le passé ni au montant actuel de cotisations qu'il devrait verser.

M. White: C'est exact.

M. Benjamin: J'aimerais poser une dernière question à monsieur le président. Je crois savoir que l'association de M. White aimerait que le gouvernement et le Parlement transforment non seulement la dette de 808 millions de dollars du CN en capital-actions mais encore octroient au CN par le biais de ce projet de loi la somme supplémentaire de \$1,073,062,000, afin de renflouer immédiatement le plan de pension.

M. White: C'est exact.

M. Benjamin: Le CN pourra ensuite rembourser le gouvernement au lieu de rembourser les retraités.

M. White: Oui.

M. Benjamin: J'ai cru comprendre que vous estimez souhaitable que le gouvernement accorde un milliard de dollars supplémentaires pour renflouer le plan de pension du CP.

M. White: Oui. Nous n'avons pas proposé cela ici car nous avons suffisamment de détracteurs sans cela.

M. Benjamin: Mais cet argent est à vous et vous essayez simplement de le récupérer.

M. White: Oui, c'est vrai, mais nous pensons que les mêmes mesures devraient être appliquées au CP.

M. Benjamin: Je vous suggère, monsieur White, de passer quelques jours ici et de discuter 15 minutes avec chaque député afin de le convaincre de la nécessité de modifier ce projet de loi et de verser au fonds de pension des employés du CN un supplément de \$1,073,062,000. Je suis certain que vous obtiendrez le consentement unanime du Parlement.

Merci, monsieur le président.

[Text]

• 1645

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin... Monsieur Roy, avez-vous d'autres questions? Non...; merci. We are on the second round and I have Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. As a number of members mentioned, there has been a lot of debate. There certainly has been a lot of debate not just this afternoon but going back many years. I do not think we can start blaming the pensioners for inflation, especially when we had a 14 per cent inflation rate. They have been trapped. I guess many years ago, when they were negotiating, nobody thought we would be having 14 per cent inflation.

This Committee has a responsibility to do something about this problem. The government recognized it as a very serious problem or they would not have appointed the Hall commission to examine railway pensions. I do not think anything has really happened after we have had this very expensive Hall report done. It appears that the Pension Benefits Standards Act is not being fully or properly implemented. I think this Committee should take some positive action to do something about this problem, and write to whoever is responsible for this Pension Benefits Standards Act to launch an immediate investigation to see if the CNR and the CPR are administering the Act properly, and inform the Minister of Labour and the Minister of Transport of the hearings, Mr. White being here, and ask them what action they are going to take to see that the CNR lives up to all its commitments.

Let us do something positive. Surely to goodness we are not just going to hear Mr. White and say, "Thanks very much, Mr. White; good bye, lots of luck". That is not what I had in mind when I asked Mr. White to appear. I think we have a responsibility to take some decisive action and I would suggest that we just do what I recommended. Let us find out whether the CNR is or is not living up to this Pension Benefits Standards Act. Let us do something positive to deal with this very serious problem.

How would you like that handled, Mr. Chairman? Do we need a motion to do that? I am quite prepared to present a motion to do that.

The Chairman: It is a very complex problem. I do not believe it is in our reference, nor do we have the authority. As you know, Mr. McKenzie—maybe it is good or it is bad, I do not know—we cannot urge the government to urge a corporation to spend any additional money, at least through this Committee. The only people who have the authority to recommend or to legislate, as you know, are the government, or more precisely the Cabinet.

Mr. McKenzie: I am not asking for any money to be spent. I am asking that an investigation be launched to see if the CNR and the CPR are implementing the Pension Benefits Standards Act properly.

The Chairman: Well, I understand from Dr. Bandeen, who was here, that they are implementing the request. The Hall commission was formed to investigate that very thing and they have come up with the recommendations. I understand they

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Mr. Roy, do you have any other questions? No..., thank you. Nous passons au deuxième tour et je donne la parole à M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Comme plusieurs députés l'ont dit, ce projet de loi a suscité de vives discussions. Non seulement cet après-midi mais depuis plusieurs années. Je ne pense pas que nous puissions rendre les retraités responsables de l'inflation, en particulier lorsque le taux d'inflation atteint 14 p. 100. Ils sont pris au piège. Au moment de négociations qui ont eu lieu il y a plusieurs années, personne n'aurait pu penser que l'inflation atteindrait un jour le taux de 14 p. 100.

Les membres du Comité ont la responsabilité de faire quelque chose. Si le gouvernement n'admettait pas qu'il s'agit d'un problème grave, il n'aurait pas demandé à la Commission Hall de se pencher sur les pensions des employés des chemins de fer. Je crois que rien d'important n'a eu lieu avant ce rapport. Il semble que la Loi sur les normes de prestations de pension n'est pas convenablement mise en vigueur. Ce Comité devrait prendre des mesures et demander au responsable de l'application de cette loi de faire une enquête pour savoir si le CN et le CR la respectent. On pourrait ensuite informer le ministre du Travail ainsi que le ministre des Transports des résultats des audiences, auxquelles a participé M. White, et leur demander comment ils entendent forcer le CN à respecter ses engagements.

Nous ne pouvons pas nous contenter de remercier M. White et de lui souhaiter bonne chance. Ce n'est pas ce que j'avais en tête lorsque je lui ai demandé de comparaître. Nous avons la responsabilité de prendre des mesures décisives et je propose que nous fassions ce que j'ai recommandé. Essayons de savoir si le CNR observe la loi sur les normes de prestations de pension. Nous devons agir de façon positive.

Comment devons-nous procéder, monsieur le président? Avons-nous besoin d'une motion? Je suis tout à fait prêt à présenter une motion en ce sens.

Le président: Il s'agit d'un problème très complexe. Je ne crois pas que nous ayons compétence en la matière. Comme vous le savez, monsieur McKenzie, c'est bien ou c'est mal, je l'ignore, nous ne pouvons pas demander au gouvernement de forcer une société à augmenter ses dépenses, du moins par l'intermédiaire de ce Comité. Comme vous le savez, le gouvernement et précisément le conseil des ministres sont la seule instance autorisée à faire des recommandations ou à légiférer.

M. McKenzie: Je ne demande pas une augmentation de dépenses. Je demande qu'une enquête soit menée afin de savoir si le CN et le CP observent la Loi sur les normes des prestations de pension.

Le président: Je crois savoir, d'après M. Bandeen qui a comparu ici, que c'est ce que fait le Comité. La Commission Hall a été chargée de faire une enquête sur ce point et elle a

[Texte]

have implemented a considerable number of the recommendations.

I am in the hands of the Committee. I do not know what kind of a motion you could put forth to the Committee to deal with your problem.

Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Well, I was just going to suggest, Mr. Chairman, in line with what Mr. McKenzie has proposed, that as and when the bill is reported back to the House, there is nothing to prevent the Committee from including in our report a recommendation to the House that the government consider an inquiry into the matter of both railway pension plans. It is just as straightforward as that, and it will be up to the government as to whether or not it wants to do anything about the request that is in our report. I think it will just be that straightforward.

• 1650

The Chairman: I have mentioned on several occasions that I think this is an authority the Committee should have. Unfortunately, we do not have that authority to put forth that recommendation. It has to be a reference . . .

An hon. Member: It is not on the bill.

The Chairman: Not on this particular bill anyway. And it has to be a reference, as you know, from the House to the Committee to investigate a piece of legislation or a subject matter on that particular subject. I do not have any objections, as I said earlier, but we are bound by regulations from the House regarding the authority of a committee and what it can recommend or amend regarding a piece of legislation to the House. Our hands are tied.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Well, the government does not have any trouble getting around things. They issue Orders in Council and these sorts of things, so they can issue one of their famous Orders in Council to get around it.

We are elected to help people when they have a problem. We let Mr. White appear here today because the members of his organization have a problem they have been faced with for many years. The government has recognized it as a problem or they would not have appointed Mr. Hall to launch a very expensive investigation that took years.

We cannot just take Mr. Bandeen's word yesterday that they are living up to all their commitments because Mr. White has countered all his statements and he has done it by actuarial studies and he has put it in writing. So we have a responsibility to try to do something to help out Mr. White and his organization.

The Chairman: Well, basically, Mr. McKenzie, that is why we are here. Mr. Mazankowski brought up a very valid point, that in the interpretation of that particular pension agreement one says that we have followed, we have abided by its regulations; the other party says that they have not. The Committee does not have any facilities to determine who is right and who

[Traduction]

fait plusieurs recommandations. Je crois savoir qu'un grand nombre de ces recommandations ont été mises en vigueur.

Je suis à la disposition du Comité. Je ne sais pas quel type de motion on peut présenter au Comité dans de telles conditions.

Monsieur Benjamin, pour un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Compte tenu de la proposition de M. McKenzie, j'allais proposer, monsieur le président, d'inclure dans notre rapport une recommandation à la Chambre, qui sera déposée en même temps que le rapport, et enjoignant le gouvernement de mener une enquête au sujet des prestations de pension des employés des Chemins de fer canadiens. C'est aussi simple que cela et ce sera au gouvernement de décider si oui ou non il désire donner suite à la requête que nous formulons dans le rapport. Ce ne sera pas plus compliqué que cela.

Le président: J'ai déjà dit à plusieurs reprises que le Comité devrait avoir ce pouvoir-là. Malheureusement, nous n'avons pas le pouvoir d'appuyer cette recommandation. Il nous faut un ordre de renvoi . . .

Une voix: Ce n'est pas au sujet de ce bill.

Le président: Pas de celui-ci en tous les cas. Vous savez, nous devons recevoir un ordre de renvoi de la Chambre au Comité l'enjoignant d'étudier un projet de loi donné ou une question donnée. Personnellement, je n'ai aucune objection mais nous sommes tenus de respecter les règlements de la Chambre concernant le mandat d'un comité, ce qu'il peut recommander ou modifier, et ainsi de suite. Nous n'avons aucune liberté d'action.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Le gouvernement lui n'a jamais de mal à contourner les lois et les règlements. Il lance des décrets du conseil et d'autres documents du genre; il n'a donc qu'à se servir d'un des fameux décrets pour nous permettre de faire ce que nous souhaitons.

Nous avons été élus pour aider les gens à régler leurs problèmes. Nous avons permis à M. White de comparaître aujourd'hui parce que les membres de son association ont un certain problème depuis quelques années déjà. Le gouvernement convient que c'est là un problème sinon, il n'aurait jamais chargé M. Hall de mener une enquête aussi coûteuse qui a duré des années.

On ne peut pas se contenter d'accepter ce que nous a dit hier M. Bandeen, à savoir qu'ils ont respecté tous leurs engagements puisque M. White a pu référer toutes ces affirmations à l'aide d'études d'actuaire, et il l'a même fait par écrit. Nous avons donc la responsabilité d'aider si possible M. White et son association.

Le président: En fait, monsieur McKenzie, c'est également la raison pour laquelle nous sommes tous ici. M. Mazankowski a soulevé un point très intéressant, soit que l'une des parties affirme que l'interprétation de la promesse de pension respecte les règlements tandis que l'autre partie prétend le contraire. Le Comité ne dispose pas des ressources qui lui permettraient de

[Text]

is wrong unless a commission has been appointed and says, well, the government is wrong or the pension association is wrong.

I wish we had maybe more authority to recommend in these particular matters—and we have had them before—but we just do not. I do not have the authority in the Chair, nor do the members, nor does the Committee, to change those regulations unless the government says, here is a reference and here is greater authority; you can decide the type of committee meetings you are going to have and on what particular subjects.

It took years and years to implement one phase of CNR—and I referred last evening to Mr. Mazankowski's amendment to have a report from a Crown corporation referred automatically. That took probably 30 years. This was finally obtained and I think was appreciated by all parties. Unless we can continue to implement those kinds of regulations we will be stagnant.

Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: On a point of order. Mr. Chairman, I think we all share the concern that has been expressed by Mr. McKenzie. I would presume this will not be the last time that this Committee will be meeting. I know that we have a meeting slated for Monday night and perhaps some others on into next week.

I would also presume there may be other terms of reference that the Committee may have which may provide the vehicle for which Mr. McKenzie may be able to move the kind of motion that he wants to move. But I would suggest that perhaps this matter be laid over until the meeting on Monday night. Perhaps Mr. McKenzie might be able to reflect upon it and look at possible ways and means by which such a motion might be put forth. I think it would have the support of all members of this Committee. That does not necessarily mean that it will have the support of the House, but I think it certainly would be a reflection of the views of the majority of the members of this Committee.

The terms of reference that we have before us are Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act. If there is a way in which that sort of motion might be incorporated that you, sir, would find in order, perhaps over the weekend he might be able to consider that. If not, we will have estimates and I would hope that we will have the CNR annual report. That would certainly give us the kind of reference that would be required to introduce the kind of motion Mr. McKenzie is talking about. So I would suggest that we leave it till next week.

Unless there are further questions to Mr. White, I would suggest that we adjourn and hear the truckers, as Mr. Murta has pointed out, on Monday. I suspect that there have been some discussions with the representatives of the truckers' association. If they are prepared to meet with us on Monday night I think we will do that at that time.

[Translation]

déterminer qui a tort et qui a raison à moins qu'une commission d'enquête ne soit formée pour décider si c'est le gouvernement ou l'association des retraités qui a tort.

J'aimerais que nous ayons un pouvoir un peu plus vaste qui nous permettrait de faire des recommandations à ce sujet; malheureusement, nous ne l'avons pas. Je n'ai pas l'autorisation, en tant que président, pas plus que les membres du Comité d'ailleurs, de modifier ces règlements à moins que le gouvernement nous donne un nouvel ordre de envoi élargissant nos pouvoirs et nous donnant la liberté de décider du genre de réunion que nous devons tenir, et à quel sujet.

Il a fallu des années pour exécuter l'un des stades du CN et j'ai justement fait allusion hier soir à un amendement de M. Mazankowski suggérant qu'on nous renvoie automatiquement les apports des sociétés de la Couronne. Il nous a probablement fallu 30 ans pour cela. On a finalement obtenu ce droit dont ont été heureux tous les partis. Si nous ne pouvons pas continuer à appliquer des règlements de ce genre, nous allons stagner.

M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement. Monsieur le président, nous partageons tous la crainte évoquée par M. McKenzie. Ce n'est certainement pas la dernière réunion du Comité. Je sais que nous sommes convoqués lundi soir prochain et le serons probablement à nouveau dans le courant de la semaine.

Peut-être qu'en cherchant dans le mandat du Comité on pourrait trouver le moyen de permettre à M. McKenzie de présenter le genre de motion qu'il a en tête. On pourrait peut-être laisser la question en suspens jusqu'à lundi soir prochain. M. McKenzie aura alors la possibilité d'y réfléchir et de chercher d'autres façons de présenter une telle motion. Je crois que tous les membres du Comité l'appuieraient. Cela ne signifie pas nécessairement que la motion sera appuyée par la Chambre mais au moins, elle reflétera l'opinion de la majorité des membres du Comité.

Notre ordre de renvoi actuel concerne le Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer. Peut-être qu'en fin de semaine il pourrait trouver une façon de rédiger la motion de façon que vous la trouviez recevable. Sinon, nous attendrons les prévisions budgétaires et le rapport annuel du CN. L'ordre de renvoi d'alors nous permettra sans doute de présenter une motion comme celle suggérée par M. McKenzie. Je crois donc que nous devrions attendre à la semaine prochaine.

A moins qu'on ne désire poser d'autres questions à M. White, je suggère que nous levions la séance et que nous entendions les routiers lundi comme nous l'a suggéré M. Murta. J'ai l'impression qu'il a dû y avoir des discussions avec les représentants de l'Association des camionneurs. Si ceux-ci sont prêts à nous rencontrer lundi soir, nous devrions les recevoir.

[Texte]

The Chairman: I appreciate your comments, Mr. Mazankowski. That has been generally agreed because of the time limitation. I thank the Canadian Trucking Association and Mr. Maclaren, the Executive Director, that he has consented to appear before us on Monday evening.

Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: I think the request Mr. McKenzie has made is particularly important and I am pleased that he has also included the CPR because it has been my feeling that there is an even worse situation there. I do not know how we approach the thing. I suppose one of the things you could do initially, given the feeling in the Committee, is at least to appraise the Minister of how we feel about it, with these concerns.

I think there is plenty of evidence to indicate that the question is there and should be raised very seriously. I think we also should be looking at ways that we might bring this about, if not in this bill, then certainly in the estimates when the estimates are referred to us. But I want to see this kind of study made to see if in effect the law is being upheld.

The Chairman: Mr. Benjamin, on the point of order.

Mr. Benjamin: I think we should try to come up with some way if we can in reporting this bill back regarding the pensions, but failing that, certainly on the estimates.

Mr. Chairman, we have been through this many times since I have been here, and by members of Parliament years and years prior to 1968. If an employer in any organization other than the CN and the CP were to withhold and keep and use the contributions that they are liable for to a pension plan it would be called stealing. With our two railroads there is over \$2 billion of money that does not belong to them which is a trust belonging to the pensioners, and it is not fair. We let this continue and it gets worse. The longer you let it go, the worse it gets and it keeps building up more and more. Parliament will have to put up that cash—that is the only solution—turn it over to those employees' pension plans and the pensioners, and then let both railroads take 60 years to pay back the government and not the pensioners. It is the pensioners' money. They should have it now.

We must come up with something, Mr. Chairman. You have to. Of course, I said that eight years ago. It did not do any good either. So did Mr. Mazankowski.

The Chairman: I thank the members for their comments. We will take it under consideration very seriously.

We will have a short subcommittee meeting right after we adjourn. Is it agreed that a table dealing with comparative figures between CN Rail and CP Rail be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*? Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to thank most sincerely, Mr. Earl White, National President, Canadian Railways Employees' Pension Association, for appearing before us this afternoon. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: Je suis heureux de vos observations, monsieur Mazankowski. Nous sommes tous d'accord là-dessus étant donné notre échéance. Je remercie l'Association canadienne des camionneurs et M. Maclaren, son directeur exécutif, pour avoir consenti à comparaître lundi soir.

M. McRae invoque le Règlement.

M. McRae: La requête de M. McKenzie est très importante et je suis heureux qu'il fasse également allusion au CP car j'ai toujours trouvé que c'était encore pire là-bas. Je ne sais pas comment nous devons nous y prendre. La première chose à faire serait sans doute de communiquer nos sentiments au ministre.

Je pense qu'il y a amplement de quoi prouver qu'il existe un problème et qu'on doit le traiter sérieusement. Nous devrions également chercher des moyens d'y parvenir, sinon grâce à ce projet de loi, alors certainement grâce à l'examen des prévisions budgétaires. Je veux toutefois qu'une telle enquête ait lieu pour que nous sachions si on se moque de la loi ou non.

Le président: Monsieur Benjamin, au sujet du même appel au Règlement.

M. Benjamin: Nous devrions essayer de trouver un moyen de parler des pensions au moment où nous ferons rapport du projet de loi à la Chambre sinon, nous essaierons de le faire avec les prévisions budgétaires.

Monsieur le président, ce n'est pas la première fois que nous discutons de cela depuis que je suis député et d'autres députés l'ont fait des années avant 1968. Si un employeur autre que le CN et le CP décidait de retenir les contributions qu'il doit verser à un régime de pensions, on le traiterait de voleur. Comme il s'agit de nos deux sociétés de chemins de fer, elles possèdent plus de \$2 milliards qui ne leur appartiennent pas puisqu'il s'agit d'un fonds de fiducie appartenant aux retraités. Ce n'est pas juste. Nous ne pouvons pas laisser empirer la situation. Plus on attendra, pire ça sera. Le Parlement sera en fin de compte obligé de verser l'argent dans les régimes de pensions des employés et des retraités et ainsi permettre aux sociétés de chemins de fer de rembourser le gouvernement, et non les retraités, en une soixantaine d'années. C'est la seule solution. Après tout, c'est l'argent des retraités et ils y ont droit maintenant.

Nous devons absolument trouver un moyen. J'ai dit la même chose il y a huit ans, M. Mazankowski aussi, mais cela n'a servi à rien.

Le président: Je remercie les députés de leurs observations. Je les étudierai très attentivement.

Après avoir levé la séance, il y aura une courte réunion du sous-comité. Êtes-vous d'accord pour qu'on annexe au compte rendu de la séance d'aujourd'hui un tableau des chiffres comparés du CN et du CP?

Des voix: D'accord.

Le président: Je désire remercier M. Earl White, président national de l'Association des employés retraités des sociétés canadiennes de chemins de fer, d'avoir comparu devant nous cet après-midi. Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TC-5"

	CN RAIL			CP RAIL		
	1977	1976	% Change	1977	1976	% Change
Gross Ton Miles (Billions)	147.7	146.0	1.2	106.2	101.0	4.9
Miles of line	23,255	23,350	-0.4	16,286	16,403	-0.7
Miles of track	32,637	32,954	-1.0	22,837	23,201	-1.6

EXPENSES
(Millions)

<u>Transportation</u>						
Total expenses	530.1	500.1	6.0	329.6	302.5	9.0
Per 1000 GTM	3.59	3.43	4.7	3.10	3.00	3.3
<u>Road Maintenance</u>						
Total expenses	243.4	217.7	11.8	133.0	116.3	14.8
Per mile of line	10,467	9,323	12.3	8,167	7,090	15.2
Per mile of track	7,458	6,606	12.9	5,824	5,013	16.2
Per 1000 GTM	1.65	1.49	10.7	1.25	1.15	8.7
<u>Equipment Maintenance</u>						
Total expenses	343.0	305.6	12.2	276.0	243.3	17.8
Per 1000 GTM	2.32	2.09	11.0	2.60	2.32	12.1
<u>Age of equipment</u>						
Average	Yrs.	Yrs.		Yrs.	Yrs.	
—Motive Power	*	16.3		*	16.15	
—Freight Cars		22.3			21.53	
—Passenger Cars		24.8			21.98	
—Work Equipment		28.6			17.19	

* 1977 statistics not available

EXPENSES
(Millions)

	CN RAIL			CP RAIL		
	1977	1976	% Change	1977	1976	% Change
<u>Supervision</u>						
Administration	194.9	205.4	-5.1	168.1	149.3	12.6
Per 1000 GTM	1.32	1.41	-6.4	1.58	1.48	6.8
Per \$1000 of revenue —Comparative figures not available, will forward when received.						
Operating ratio	89.4	90.9	-1.7	88.1	87.9	.2

Operating ratio

EMPLOYEE STATISTICS

	CN RAIL			CP RAIL		
	1977	1976	% Change	1977	1976	% Change
<u>Average Number of employees</u>						
General	8,340	8,691	-4.0	7,075	6,843	3.4
Road Maintenance	11,401	10,962	4.0	5,617	5,312	5.7
Equipment						
Maintenance	13,949	13,785	1.2	9,319	8,947	4.2
Transportation	15,924	16,621	-4.2	12,420	12,742	-2.5
Total	49,614	50,059	-0.9	34,431	33,844	1.7
Compensation per \$100 revenue						
—Comparative figures not available, will forward when received.						

APPENDICE «TC-5»

	CN RAIL			CP RAIL		
	1977	1976	% Change	1977	1976	% Change
Milles par tonne forte (milliards)	147.7	146.0	1.2	106.2	101.0	4.9
Milles de ligne de transport	23,255	23,350	-0.4	16,286	16,403	-0.7
Milles de voies	32,637	32,954	-1.0	22,837	23,201	-1.6

DÉPENSES
(millions)

Transport						
Dépenses totales	530.1	500.1	6.0	329.6	302.5	9.0
Par 1000 MTF	3.59	3.43	4.7	3.10	3.00	3.3
Entretien des voies						
Dépenses totales	243.4	217.7	11.8	133.0	116.3	14.8
Par mille de ligne de transport	10,467	9,323	12.3	8,167	7,090	15.2
Par mille de voies	7,458	6,606	12.9	5,824	5,013	16.2
Par 1000 MTF	1.65	1.49	10.7	1.25	1.15	8.7
Entretien de l'équipement						
Dépenses totales	343.0	305.6	12.2	276.0	243.3	17.8
Par 1000 MTF	2.32	2.09	11.0	2.60	2.32	12.1
Âge de l'équipement						
Moyenne	Années	Années		Années	Années	
—Force motrice	*	16.3		*	16.15	
—Wagon de fret		22.3			21.53	
—Voitures pour voyageur		24.8			21.98	
—Équipement de travail		28.6			17.19	

* Statistiques de 1977 non disponibles

DÉPENSES
(millions)

	CN RAIL			CP RAIL		
	1977	1976	% Change	1977	1976	% Change
Surveillance						
Administration	194.9	205.4	-5.1	168.1	149.3	12.6
Par 1000 MTF	1.32	1.41	-6.4	1.58	1.48	6.8
Par \$1000 de revenu —Chiffres comparatifs non disponibles, sur réception						
Coefficient d'exploitation	89.4	90.9	-1.7	88.1	87.9	.2

STATISTIQUES DES EMPLOYÉS

	CN RAIL			CP RAIL		
	1977	1976	% Change	1977	1976	% Change
Nombre moyen d'employés						
Général	8,340	8,691	-4.0	7,075	6,843	3.4
Entretien des voies	11,401	10,962	4.0	5,617	5,312	5.7
Entretien de l'équipement	13,949	13,785	1.2	9,319	8,947	4.2
Transport	15,924	16,621	-4.2	12,420	12,742	-2.5
Total	49,614	50,059	-0.9	34,431	33,844	1.7
Indemnité par \$100 de revenu						
—Chiffres comparatifs non disponibles, envoi sur réception.						



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Canadian Railway Employees' Pension Association:

Mr. J. Earl White, National President.

De l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer:

M. J. Earl White, président national.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, April 6, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le jeudi 6 avril 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-1001, An Act respecting Bell Canada

INCLUDING:

The Third Report to the House

CONCERNANT:

Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada

Y COMPRIS:

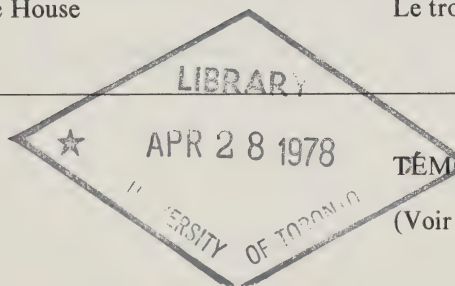
Le troisième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillington</i>)	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Bussières	Gendron
Caccia	Maine
Cadieu	Masniuk
	Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Murta	O'Connell
McKenzie	Smith (<i>Saint-Jean</i>)
Nicholson (<i>Miss</i>)	Stevens
Nowlan	Symes
	Trudel—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 6, 1978:

Mr. Nowlan replaced Mr. McCain;
Mr. Trudel replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*);
Mr. O'Connell replaced Mr. Condon;
Mr. Symes replaced Mr. Benjamin;
Mr. Nicholson replaced Mr. Roy (*Laval*);
Mr. Caccia replaced Mr. Harquail;
Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*);
Mr. Maine replaced Mr. Lapointe.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le jeudi 6 avril 1978

M. Nowlan remplace M. McCain;
M. Trudel remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*);
M. O'Connell remplace M. Condon;
M. Symes remplace M. Benjamin;
M. Nicholson remplace M. Roy (*Laval*);
M. Caccia remplace M. Harquail;
M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*);
M. Maine remplace M. Lapointe.

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, March 16, 1978

ORDERED,—That Bill C-1001, An Act respecting Bell Canada, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Thursday, March 16, 1978

ORDERED,—That the provisions of Standing Order 103(1) concerning notice of sitting of a committee to consider a private Bill, namely, C-1001, An Act respecting Bell Canada, read a second time this day, be suspended.

ATTEST:

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 16 mars 1978

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le jeudi 16 mars 1978

IL EST ORDONNÉ,—Que les dispositions du paragraphe (1) de l'article 103 du Règlement concernant un avis de réunion d'un Comité pour étudier un bill privé, à savoir, le Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada, lu une deuxième fois ce jour, soient suspendues.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with its Order of Reference of Thursday, March 16, 1978, your Committee has considered Bill C-1001, An Act respecting Bell Canada, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out lines 20 to 48, on page 7, and lines 1 to 4, on page 8.

Clause 4

Strike out Clause 4.

Clause 6

Strike out line 6, on page 9, and substitute the following therefor:

“of Canada, 1948, section 1 of Chapter”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-1001, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 20*) is tabled.

Respectuflly submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications à l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 16 mars 1978, votre Comité a étudié le Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Retrancher les lignes 20 à 49, à la page 7 et les lignes 1 à 3, à la page 8.

Article 4

Retrancher l'article 4.

Article 7

Retrancher la ligne 6, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«du Canada de 1948, l'article 1 du»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-1001, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 20*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 6, 1978
(22)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bussièrès, Caccia, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Gendron, Maine, Mazankowski, Miss Nicholson, Messrs. O'Connell, Smith (*Saint-Jean*), Symes and Trudel.

Witnesses: Mr. J. M. Coyne, Q.C., Parliamentary Agent; *From the Bell Telephone Co.:* Mr. Guy Houle, General Counsel. Mr. Ken Rubin, Coordinator of Action Bell Canada.

The Order of Reference dated Thursday, March 16, 1978 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-1001 An Act respecting Bell Canada, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called the Preamble.

Mr. Houle read an opening statement.

Mr. Rubin read an opening statement and answered questions.

The Preamble carried.

Clause 1 carried.

On Clause 2

Mr. O'Connell moved that Clause 2 be amended by striking out lines 20 to 48 on page 7 and lines 1 to 4 on page 8.

The question being put on the amendment, it was agreed to. Clause 2, as amended, carried.

Clause 3 carried.

The question being put on Clause 4 it was negatived.

Clause 5 carried.

On Clause 6

Mr. O'Connell moved that Clause 6 be amended by striking out line 6 on page 9 and substituting therefor the following:

“of Canada, 1948, section 1 of Chapter”

The question being put on the amendment it was agreed to. Clause 6, as amended, carried.

Clause 7 carried.

The Title carried.

The Bill (as amended) carried.

On motion of Mr. Trudel,—It was agreed that a reprint of Bill C-1001, as amended, be ordered for the use of the House of Commons at the report stage.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 AVRIL 1978
(22)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Bussièrès, Caccia, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Gendron, Maine, Mazankowski, M^{lle} Nicholson, MM. O'Connell, Smith (*Saint-Jean*), Symes et Trudel.

Témoins: M. J. M. Coyne, c.r., agent parlementaire de la Compagnie Bell Téléphone; M. Guy Houle, conseiller général. M. Ken Rubin, coordonnateur d'Action Bell Canada.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du jeudi 16 mars 1978:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le préambule.

M. Houle fait lecture d'une déclaration préliminaire.

M. Rubin fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Le préambule est adopté.

L'article 1 est adopté.

Article 2

M. O'Connell propose que l'article 2 soit modifié en retranchant les lignes 20 à 48, à la page 7 et les lignes 1 à 3 à la page 8.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 2 modifié est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4, mis aux voix, est rejeté.

L'article 5 est adopté.

Article 6

M. O'Connell propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 6, à la page 9, par ce qui suit:

«du Canada de 1948, l'article 1 du»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 6 modifié est adopté.

L'article 7 est adopté.

Le titre est adopté.

Le Bill (modifié) est adopté.

Sur motion de M. Trudel,—Il est convenu que l'on ordonne la réimpression du Bill C-1001, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-1001, as amended, to the House of Commons.

At 10:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

IL EST ORDONNÉ,—Que le président fasse rapport du Bill C-1001, modifié, à la Chambre des communes.

A 10 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 6, 1978

• 0942

[Texte]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence and we will commence consideration of Bill C-1001, An Act respecting Bell Canada.

I will call the preamble.

The sponsor of this particular bill is Mr. Martin O'Connell, M.P. We have with us the Parliamentary Agent, Mr. J.M. Coyne, Q.C. and some witnesses. First, from the Bell Telephone Company, Mr. Guy Houle, General Counsel, Mr. F.E. Ibey, Executive Vice-President, Operations, and Mr. Harry Bowler, Vice-President, Finance, who will answer questions from Committee members. Also with us this morning, we have representatives from Action Bell Canada who we will have after the representatives from the Bell Telephone Company of Canada and after the question-and-answer period.

We only have until eleven o'clock so I will ask the questioners and those who respond to be as brief as possible in order that we can proceed to the passing of this bill which, it was understood, we would do before eleven o'clock, when another committee will be coming into this room.

It was understood that there will be no questions at this time directly to Bell Canada. They will present their statement to the members, then we will have Action Bell Canada as witnesses, and then the questions to and answers from Action Bell Canada and Bell Canada will be after. Then we will proceed directly to the bill.

Mr. Trudel: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel, on a point of order.

Mr. Trudel: Is it my understanding that the two witnesses will be making a statement and then we will have a question period? Is that correct?

The Chairman: Bell Canada will make the statement and it was understood that the questions would be put to Action Bell Canada; and, of course, if there are any members who want to pose questions to Bell Canada, they will then be on the second or third round, if you wish to call it that. We are pressed for time and so I would like to reiterate that questions and answers be as brief as possible.

• 0945

We have some amendments to the bill. I am sure that all those interested are well aware of them. We will have them circulated and if there are any questions please feel free to pose them to the Chair.

Mr. Houle.

Mr. Guy Houle (General Counsel, Bell Telephone Company): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bowler, Vice-President of Finance is on my immediate right; Mr. Ibey, next to him, is Executive Vice-President, Operations, Bell Canada; next to him is Mr. Marchand, one of my partners; and finally Mr. Coyne who is our Parliamentary Agent.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 6 avril 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons suffisamment de membres pour entendre les témoignages et commencer l'étude du Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada.

Je mets en délibération le préambule.

Le parrain du bill est M. Martin O'Connell, député. Nous avons également parmi nous, entre autres, l'agent parlementaire, M. J. M. Coyne, C.R. Pour la compagnie de téléphone Bell du Canada, M. Guy Houle, conseiller général, M. F. E. Ibey, vice-président exécutif aux opérations, et M. Harry Bowler, vice-président aux finances. C'est ce dernier qui répondra aux questions des membres du Comité. Nous accueillons également ce matin des représentants d'Action Bell Canada. Ils suivront la période des questions et réponses avec les représentants de la compagnie de téléphone Bell du Canada.

Nous n'avons que jusqu'à 11 heures. Nous avons décidé d'adopter le bill ce matin. Je dois donc demander à ceux qui poseront des questions comme à ceux qui y répondront d'être le plus bref possible. Il y a une autre réunion de comité prévue à 11 heures.

Il avait été entendu qu'il n'y aurait pas de questions aux représentants de Bell Canada tout de suite. Ils devaient faire leur déclaration, suivis des témoins pour Action Bell Canada. Ensuite, il y aurait une période de questions et réponses avec les représentants d'Action Bell Canada et de Bell Canada. Enfin, il y aurait l'étude proprement dite du bill.

Mr. Trudel: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Si j'ai bien compris, les deux témoins font une déclaration, puis il y aura une période de questions. C'est bien ce que vous avez dit?

Le président: Les représentants de Bell Canada feront une déclaration, puis ceux d'Action Bell Canada. Les questions s'adresseront ensuite aux représentants d'Action Bell Canada. Les membres du Comité qui voudront poser des questions aux représentants de Bell Canada devront le faire au deuxième ou au troisième tour, si vous voulez. Nous n'avons pas beaucoup de temps. J'insiste de nouveau pour que les questions et les réponses soient les plus brèves possible.

Nous avons certains amendements au bill. Je suis sûr que ceux qui suivent la question de près en sont au courant. Nous les ferons circuler. Si quelqu'un a des questions, il n'a qu'à s'adresser à la présidence.

Monsieur Houle.

M. Guy Houle (conseiller général, compagnie de téléphone Bell): Merci, monsieur le président. M. Bowler, le vice-président aux finances se trouve tout de suite à ma droite; M. Ibey est le suivant; il est vice-président exécutif aux opérations, Bell Canada; il y a encore M. Marchand, l'un de mes associés, et M. Coyne, l'agent parlementaire.

[Text]

Mr. Chairman, this bill is identical to its predecessor, Bill S-2, which was passed by the Senate in December, 1976 but never came to a vote in the House of Commons.

In its current form, Bill C-1001 is designed to achieve four principal objectives: first, to increase the authorized capital of the company; second, to modernize the financial provisions of the company's charter; third, to broaden the company's corporate powers; and fourth, to enable the company to alter its objects, powers and share capital by letters patent which would be subject to cancellation by either House.

After considering the comments made in the House on the bill the company recently decided not to pursue the last two objectives and part of the second one. In line with this decision, the sponsor of the bill, the Honourable Martin O'Connell, announced in the House on March 16, 1978 that a certain number of amendments to the bill would be introduced when examined by this Committee. If agreeable to the Committee, Mr. Chairman, rather than reviewing each clause in detail I will highlight the proposed changes that the company is seeking to its charter. As I go through the bill, I will also deal with the amendments which the company is prepared to introduce.

Clause 1 would delete present provisions relating to borrowing and enable the company to borrow under the authority of a general by-law approved by the shareholders as is the case for most companies. This change will save the company from having to obtain shareholder approval on a piecemeal basis as is now the case.

Clause 2 deals with Section 5 of the company's act of incorporation which is the general capital stock provision. Proposed subsection 5(1) to 5(4) would increase to \$5 billion the present authorized capital of \$1.75 billion which is expected to be virtually exhausted in 1979, and enable the issue of any class of shares with or without par value. According to its present charter, the company may only issue common shares of a par value of \$25 each, and preferred shares.

Proposed subsection 5(5) details the capital structure which the company would be authorized to effect by by-law. This major change would provide the company with the same financial flexibility that is enjoyed by most Canadian and foreign companies with which Bell Canada is competing in the financial marketplace.

Proposed subsections 5(6) to 5(14) would set out requirements regarding the validation of by-laws, the creation of voting rights and the redemption or purchase for, cancellation of preferred shares of the company. These proposed changes are substantially consistent with similar provisions of the Canada Corporations Act and would bring the company's charter in line with modern corporate law.

Proposed section 5.1 on page 7 of the bill would authorize the payment of dividends in money, in kind, or by issue of fully paid shares of the company. This provision is lifted from

[Translation]

Monsieur le président, ce bill est identique à celui qui l'a précédé, soit le Bill S-2, qui a été adopté au Sénat en décembre 1976, mais n'est jamais parvenu à la Chambre des communes.

Sans sa forme actuelle, le Bill C-1001 est conçu de façon à atteindre quatre objectifs principaux: d'abord, il doit permettre d'accroître le capital autorisé de la compagnie; deuxièmement, il doit constituer une mise à jour des dispositions financières de la charte de la compagnie; troisièmement, il doit permettre à la compagnie d'étendre ses pouvoirs corporatifs; enfin, il doit permettre à la compagnie de modifier ses objectifs, ses pouvoirs et son capital-actions par lettres patentes pouvant être abrogées par l'une ou l'autre Chambre.

Après avoir pris connaissance des observations faites à la Chambre relativement à ce bill, la compagnie a décidé récemment de ne pas donner suite aux deux derniers objectifs, ainsi qu'à une partie du deuxième. Conformément à cette décision, le parrain du bill, l'honorable Martin O'Connell, a fait part à la Chambre, en date du 16 mars 1978, de certains amendements au bill, qui devaient être présentés à l'étape du Comité. Si le Comité est d'accord, monsieur le président, j'ai l'intention de mettre en lumière ici les changements que la compagnie propose à sa charte, plutôt que de procéder à l'étude détaillée de chacun des articles du bill. Au fur et à mesure, j'indiquerai les amendements que la compagnie est prête à accepter.

L'article 1 du bill abrogerait les dispositions relatives aux emprunts et permettrait à la compagnie d'emprunter en vertu de l'autorité que lui conférerait un règlement général approuvé par les actionnaires, comme c'est le cas pour la plupart des compagnies. Ce changement éviterait à la compagnie d'avoir à revenir devant les actionnaires pour leur approbation chaque fois qu'un cas se présenterait.

L'article 2 a trait à l'article 5 de la loi constitutive de la compagnie, qui concerne le capital social. Les paragraphes proposés 5(1) à 5(4) porteraient à 5 milliards de dollars le capital autorisé, qui se situe actuellement à 1.75 milliards de dollars. On s'attend en effet que le présent capital soit presque épuisé en 1979. Il serait possible également d'émettre n'importe quelle catégorie d'actions, avec ou sans valeur au pair. Selon sa charte actuelle, la compagnie ne peut qu'émettre des actions ordinaires à une valeur au pair de \$25 chacune, ainsi que des actions privilégiées.

Le paragraphe 5(5) explique la structure de capital qui permettrait à la compagnie d'établir des règlements. Ce changement important donnerait à la compagnie la souplesse financière dont jouissent actuellement la plupart des sociétés canadiennes et étrangères avec lesquelles Bell Canada est en concurrence.

Les paragraphes proposés 5(6) à 5(14) établiraient des exigences en ce qui concerne la validation des règlements, la création de droits de vote et le rachat ou l'achat pour annulation d'actions privilégiées de la compagnie. Ces changements reflètent en grande partie des dispositions semblables qui se trouvent dans la Loi sur les corporations canadiennes et ramènent la charte de la compagnie dans le contexte du droit corporatif moderne.

L'article 5.1 proposé, à la page 7 du bill, autorise le paiement de dividendes en espèces ou en nature, ou par émissions d'actions entièrement libérées de la compagnie. Cet article

[Texte]

Section 41.(1) of the Canada Business Corporations Act. At the present time the company can only pay dividends in cash.

• 0950

Proposed section 5.2, as mentioned in the explanatory notes, would enable the company to exercise the same incidental and ancillary powers that a company subject to Part I of the Canada Corporations Act may exercise pursuant to Section 16 of that act. This is the first provision that the company is prepared to delete from the bill.

Proposed section 5.3 would authorize the company to alter further its objects, powers and share capital by applying to the Minister of Consumer and Corporate Affairs for letters patent, which would be subject to cancellation by either House during a period of 30 sitting days following their tabling. This is the second provision that the company is prepared to delete from the bill.

Clause 3 on page 8 of the bill proposes a change in the rate of interest payable on overdue calls from 6 per cent to a rate equal to the prime rate charged by the company's bankers. This change would enable the company to charge more realistic interest rates on overdue calls when shares are paid by instalments. We consider that the company should be provided with the added flexibility, although so far it has issued only fully paid shares.

Clause 4 is consequential on proposed sections 5.2 and 5.3, which, as I have just mentioned, we are prepared to delete; therefore, this one would be deleted as well.

Clause 5 deletes present provisions of the company's charter relating to borrowing, and restates, with appropriate modifications, a provision of the charter dealing with the deposit of mortgage deeds with the Registrar General of Canada.

Clause 6 would repeal various provisions of the company's charter as a result of the proposed changes. One of these repeals relates to the requirement of permission from the CRTC before the issue of capital stock. As announced by our sponsor in the House on March 16, the company is also prepared not to repeal this requirement, which is found in Section 2 of Chapter 39 of the Statutes of Canada, 1957-58.

Clause 7 provides that the repeal of the present provisions relating to borrowing and bond issues only become effective when the general borrowing by-law referred to in Section 2.1 has been sanctioned by the shareholders.

Mr. Chairman, that was a rather summarized description of the nature and purposes of the charter amendments now proposed by the company. If there are any questions, my colleagues and I will be pleased to answer them when we come back for that period of questions. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Houle.

I would ask now that Mr. Ken Rubin, Action Bell Canada co-ordinator, join us at the table, and I will ask the representative from Bell Canada to retire for the moment. As it is 9.55

[Traduction]

s'inspire de l'article 41(1) de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Actuellement, la compagnie peut payer des dividendes en espèces.

L'article 5.2 proposé, comme il est indiqué dans les notes explicatives, permet à la compagnie d'exercer les mêmes pouvoirs incidents et connexes qu'une compagnie assujettie à la partie I de la Loi sur les corporations canadiennes peut exercer conformément à l'article 16 de cette loi. C'est le premier article que la compagnie est prête à supprimer du bill.

L'article 5.3 proposé permet à la compagnie de modifier ses objectifs, ses pouvoirs et son capital social en demandant des lettres patentes au ministre de la Consommation et des Corporations, lettres qui pourraient être abrogées par l'une ou l'autre Chambre dans une période de 30 jours de séance suivant leur dépôt. C'est le deuxième article que la compagnie est prête à supprimer du bill.

L'article 3 du bill entend modifier le taux d'intérêt payable sur les versements en retard de 6 p. 100 à un taux égal au taux de base exigé par les banquiers de la compagnie. Ce changement permettrait à la compagnie d'être beaucoup plus réaliste dans l'établissement de ses taux d'intérêt sur les versements en retard lorsque les actions sont payées par versement. Nous pensons que la compagnie devrait avoir cette prérogative, même si, jusqu'à présent, les actions qu'elle a émises ont toujours été payées en entier.

L'article 4 du bill découle des articles 5.2 et 5.3 proposés. Nous avons déjà mentionné que nous étions prêts à les supprimer. Ce dernier article serait également supprimé.

L'article 5 du bill supprime les dispositions actuelles de la charte de la compagnie qui ont trait aux emprunts et rétablit, en les modifiant, les dispositions de la charte qui portent sur le dépôt des hypothèques auprès du Registraire général du Canada.

L'article 6 du bill abroge diverses dispositions de la charte de la compagnie par suite des changements proposés. Parmi ces dispositions, se trouve celle qui force la compagnie à demander la permission du CRTC pour émettre des actions. Comme l'a annoncé à la Chambre le parrain du bill, le 16 mars, la compagnie est prête à maintenir cette exigence, qui est stipulée à l'article 2 du chapitre 39 du Statuts des Canada, 1957-1958.

L'article 7 prévoit que l'abrogation des dispositions actuelles portant sur les emprunts et sur les émissions d'obligations n'entrera en vigueur que lorsque le règlement général sur les emprunts mentionné à l'article 2.1 aura été approuvé par les actionnaires.

Monsieur le président, voilà un résumé assez bref de la nature et de la raison d'être des amendements proposés à la charte de la compagnie. S'il y a des questions, mes collègues et moi-même nous nous ferons un plaisir d'y répondre au moment de la période des questions. Merci.

Le président: Merci, monsieur Houle.

Je demanderais maintenant à M. Ken Rubin, coordonnateur pour Action Bell Canada, de s'approcher de la table. En même temps, je demanderais aux représentants de Bell Canada de se

[Text]

a.m., we can allow Mr. Rubin approximately 35 to 40 minutes, if that is agreeable, to make any statements he might have, and to receive questions from the members. Then we can have the representative from Bell Canada Back at the table and proceed clause by clause on the bill.

Mr. Rubin has an opening statement that he would like to make, and I will give him the floor.

• 0955

Mr. Ken Rubin (Co-ordinator, Action Bell Canada): Thank you, Mr. Chairman. I hope people can hear me because I have had very short notice to come here as a witness. I only found out that I would be a witness here about 3:45 o'clock yesterday afternoon. Since I have a wisdom tooth extracted yesterday, I did request of the Chairman that perhaps it would be more advisable to have me or other people come on a little more notice.

I hope you will bear with me because we do have views, and we do have views that go beyond the March 16, 1978, compromise worked out in the House of Commons. Hence the need for my supplementary brief, because as members of this Committee may be aware in January, 1977, when the bill was S-2 as introduced in the Senate first, we did make a submission objecting to more or less all the major clauses in the extension of powers that Bell Canada wanted in their own act.

I will go ahead and read the statement.

Action Bell Canada believes that there are useful suggestions and comments we can make on the proposed amendments to the Bell Canada act in addition to those made and circulated to the Committee in January, 1977, particularly in light of Mr. O'Connell's March 16, 1978, statement in the House of Commons and some 14 months of House of Commons debate of this private bill whose objectionable features we commented on in our January, 1977, brief.

Now I would like to make some comments on the process of a private bill like S-2 and now called C-1001. Perhaps some of these would be meant to be recommendations to another standing committee of the House, the Miscellaneous Private Bills and Standing Orders Committee, but I feel that given the experience of the 14 or 15 months I must make these before proceeding with my objections.

Action Bell Canada believes the following lessons can be learned to date from Bill S-2, C-1001 discussion:

1. Never introduce an important private bill in the Senate first.
2. Have the responsible Minister, in this case the Minister of Communications, prepare a background paper on the implications of important private bills for public discussion.

I might just add here that we asked Madam Sauvé to do exactly that and she did not.

[Translation]

retirer pour le moment. Il est 9 h 55. Nous pourrions accorder à M. Rubin environ 35 à 40 minutes. Pendant ce temps, il a le loisir de faire une déclaration très brève et de répondre aux questions des députés. Ensuite, nous devons revenir aux représentants de Bell Canada, avant de passer à l'étude du bill article par article.

M. Rubin a une déclaration d'ouverture à faire. Je lui cède donc la parole.

M. Ken Rubin (coordonnateur, Action Bell Canada): Merci, monsieur le président. J'espère que j'arriverai à me faire entendre. J'ai eu très peu pour me préparer. J'ai su que je devais comparaître comme témoin devant le Comité seulement à 15h45, hier après-midi. Comme j'ai dû me faire extraire une dent de sagesse hier, j'ai fait remarquer au président qu'il serait utile que les gens qui sont appelés à comparaître devant le Comité aient un plus long préavis.

J'espère que vous allez vous montrer indulgents à mon égard. Nous avons des vues à exprimer, des vues qui remontent à bien avant le compromis qui a été proposé à la Chambre des communes, le 16 mars 1978. C'est d'ailleurs ce qui nous pousse à présenter un autre mémoire. Les membres du Comité se souviendront en effet qu'en janvier 1977, au moment de la présentation du Bill S-2 au Sénat, nous avons présenté des instances où nous nous opposions de façon générale à presque tous les articles importants qui augmentaient les pouvoirs de Bell Canada.

Je vais maintenant lire ma déclaration.

Le groupe Action Bell Canada estime qu'il a des suggestions et des observations utiles à faire sur les amendements proposés à la Loi concernant Bell Canada, en plus de ce qu'il a déjà soumis au Comité, en janvier 1977, en particulier à la lumière de la déclaration de M. O'Connell, le 16 mars 1978, à la Chambre des communes, et à la suite des 14 mois de débats à la Chambre des communes sur ce bill, dont les éléments douteux ont déjà été mis en lumière en janvier 1977.

Je vais maintenant parler de la procédure utilisée pour les bills d'initiative privée comme le Bill S-2, qui est devenu maintenant le Bill C-1001. Il y a peut-être ici des recommandations qui s'adressent davantage à un autre comité de la Chambre, le Comité permanent des bills privés en général et du Règlement, mais à la lumière de ce qui s'est produit au cours des 14 ou 15 derniers mois, je ne dois que les indiquer, ici, avant de passer à autre chose.

Action Bell Canada estime que les leçons suivantes seront à tirer de la discussion qui a eu lieu jusqu'ici sur le Bill S-2 et sur le Bill C-1001:

1. Il ne faut jamais présenter un bill d'initiative privée important au Sénat d'abord.
2. Il faut que le ministre responsable, dans ce cas-ci, le ministre des Communications, prépare un document de base sur les effets des bills d'initiative privée importants, pour qu'il y ait une discussion publique.

Je signale que nous avons demandé à M^{me} Sauvé de préparer un tel document, mais qu'elle ne l'a pas fait.

[Texte]

3. Have the responsible Minister—in this case it is the Minister of Communications and the Minister of Consumer and Corporate Affairs—determine whether important private bills should precede the passage of related public legislation. As you know, in this case it is the telecommunications bill C-24 and the competition legislation, C-13.

4. Have any comments—in this case we are talking about the Departments of Communications, Consumer and Corporate Affairs and Justice—about the validity of important private bills drafted tabled in the House of Commons along with such bills' first reading.

5. Have parliamentarians participating in debate or committee hearings or in voting declare any association with or financial interest in the companies whose private acts of incorporation are being amended in Parliament.

6. Have any deletions or changes to proposed amendments to important private bills clearly indicated and publicly available at the legislative stage introduced.

7. Finally, have important private bills sent to the same parliamentary committee that related public legislation would be, and afford the opportunity of a full review of such bills via calling witnesses, undertaking research and investigation, and via having adequate expert staff.

Now into Bill C-1001 itself, having read the compromised version of the proposed Bell Canada act amendments stated in the House of Commons on March 16, 1978, Action Bell Canada sees a partial victory for our position taken in our January, 1977, brief. We do, however, have the following observations and continued objections.

First of all, in the equity issue proposals—I am not going to mention the clauses. I think the members are familiar with the bill itself. It is unclear from the March 16, 1978 House of Commons statement whether the requested Bell amendment for no CRTC regulation in future equity issues is limited to common stock issues or will apply to all capital stock issues. Indeed I raised this point, before the hearing, with Mr. O'Connell. All Bell equity issues should be subject to CRTC approval and public hearings.

• 1000

Furthermore, amendments to give Bell the right to split common shares, create classes of shares, and to extend its powers of general borrowing, remain part of Bill C-1001. The Committee must clarify whether these capitalization method changes are in the interests of Bell shareholders, investors, subscribers, and Canadian consumers and taxpayers. It would be helpful for the Committee to call the Minister of Communications, the Chairman of the CRTC and the President of Bell Canada as witnesses, as well as expert independent witnesses, on matters of capitalization methods and goals as they relate to Bell Canada and its subsidiaries.

[Traduction]

3. Il faut que le ministre responsable, dans ce cas-ci les ministres des Communications et de la Consommation et des Corporations, décide si les bills d'initiative privée importants doivent précéder l'adoption de lois connexes d'intérêt public. Dans ce cas-ci, il s'agit évidemment du Bill C-24 sur les télécommunications et du Bill C-13 sur la concurrence.

4. Il faut que les observations du ministère concerné portant sur la valeur du libellé des bills d'initiative privée importants, dans ce cas-ci, les ministères des Communications, de la Consommation et des Corporations, et de la Justice, soient déposées à la Chambre des communes à l'étape de la première lecture de ces bills.

5. Il faut que les parlementaires qui participent aux débats ou aux audiences des comités, ou qui sont appelés à voter, déclarent leur association avec les compagnies ou leurs intérêts financiers dans les compagnies dont les lois constitutives d'initiative privée sont modifiées par le Parlement.

6. Il faut que les suppressions ou les changements aux amendements proposés aux bills d'initiative privée importants soient clairement indiqués et annoncés publiquement au moment de leur déposition.

7. Enfin, il faut que les bills d'initiative privée importants soient envoyés au comité parlementaire qui examine les bills connexes d'intérêt public, et qu'il soit possible de les examiner en détail grâce à la convocation de témoins, à des recherches et à la convocations d'experts.

Je passe maintenant au Bill C-1001; ayant pris connaissance de la version mitigée des amendements proposés à la Loi concernant Bell Canada, présentés à la Chambre en date du 16 mars 1978, Action Bell Canada estime avoir remporté une victoire partielle, à la suite de sa prise de position de janvier 1977. Le groupe se doit cependant de faire certaines observations et de soulever certaines objections.

Premièrement, en ce qui concerne les dispositions relatives aux émissions d'actions... je ne vais pas ici mentionner les articles en cause. Je pense que les députés les connaissent bien. La déclaration du 16 mars 1978 à la Chambre des communes ne permet pas de savoir si l'amendement demandé par Bell pour qu'il n'y ait pas de règlement du CRTC lors d'émissions d'actions se limite aux actions ordinaires ou à tout ce qui est capital social. J'en ai d'ailleurs parlé avant la réunion avec M. O'Connell. Toutes les émissions d'actions de Bell doivent faire l'objet de l'approbation du CRTC, et donc, d'audiences publiques.

D'autre part, les amendements visant à donner à Bell le droit de diviser les actions ordinaires, de créer des catégories d'actions, et d'étendre ses pouvoirs d'emprunt général, font toujours partie du Bill C-1001. Le Comité doit préciser si ces modifications à la méthode de capitalisation profitent aux actionnaires de Bell, aux investisseurs, aux abonnés, et aux consommateurs et contribuables canadiens. Peut-être le Comité devrait-il convoquer le ministre des Communications, le président du CRTC et le président de Bell Canada, ainsi que des témoins indépendants experts en la matière, pour étudier

[Text]

The Bell Canada Act should be reviewed and amended to strengthen shareholder rights and participation in determining equity and other corporate matters. It should be pointed out that this amendment area was the only one highlighted in the 1977 Bell shareholder report and in the 1976 Bell Canada Annual Report of all the proposed amendments to the Bell Canada Act. That is an indication of a less than informative attempt to win, or really require, shareholder approval for amendments to the Bell Canada Act that are before you today.

In the second area, the authorized capitalization level proposed, which is still in the bill, the amendments to the Bell Canada Act would still allow Bell Canada's authorization of capital stock to rise from \$1.75 billion to \$5 billion.

At a time when the Restrictive Trade Practices Commission is reviewing the possible divestiture of Northern Telecommunications from Bell Canada and at a time when the new competition legislation has not as yet been enacted, it is inappropriate to continue to support the unchecked growth of one of the largest corporate entities in Canada. The need for vertical integration in the telecommunications industry and for Bell's entry into all kinds of new telecommunications fields must first be determined by Parliament and its agencies to be in the public interest.

This amendment to triple Bell's authorized capitalization level must be examined in light of Bell's aggressive acquisition and sales programs and its entry into the field of data transmission without the benefit of a great deal of public regulation and at the expense of basic telephone services. The Government of Canada, through bureaucratic decisions, is encouraging Bell to enter into new services as a common carrier and Bell is already stating that information on data transmission is confidential because of competition and for this reason should also not be the subject of regulation. Also, this could mean the need for government subsidization of this area.

The tripling of its capitalization level will only temporarily satisfy Bell. The problem is that no effective regulation exists, if this trend is to be allowed, to order Bell to follow certain priorities as primarily a monopoly service or to order Bell to reconsider the introduction of new technologically-based services.

This enormous increase in capitalization level and the size of such capitalization must be reviewed by this Committee and pared down substantially—and I underline “substantially.”

In another area of the Act, that of corporate acquisitions and the negative resolution procedure proposals, this is, hopefully, going to be deleted by the compromise solution of March 16, 1978.

Finally, although the most obnoxious features of Bill C-1001 are to be the subject, we hope, of deletion, according to the March 16, 1978 House of Commons statement by Mr. O'Con-

[Translation]

les méthodes et objectifs de capitalisation touchant Bell Canada et ses filiales.

La Loi sur Bell Canada devrait être révisée et modifiée pour renforcer les droits des actionnaires et leur participation aux décisions visant leurs actions et autres questions touchant la société. Il faut signaler que c'est le seul domaine visé par un amendement dont il a été question dans le rapport de 1977 de Bell à ses actionnaires, ainsi que dans le rapport annuel de Bell Canada pour 1976. Cela montre bien que la société ne se préoccupe pas d'informer ses actionnaires pour gagner leur approbation visant des amendements à la Loi sur Bell Canada.

Deuxièmement, les amendements visant le niveau de capitalisation autorisé, qui sont toujours dans la proposition de loi, permettraient encore à Bell Canada d'augmenter son capital social de 1.75 milliard de dollars à 5 milliards.

Alors que la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce examine s'il ne serait pas opportun de retirer Northern Telecommunications à Bell Canada, et que l'on n'a pas encore adopté la nouvelle loi sur la concurrence, on ne devrait pas continuer à appuyer une croissance incontrôlée de l'une des plus grosses sociétés canadiennes. Le Parlement et ses organismes devraient d'abord déterminer si l'intérêt public exige une intégration verticale de l'industrie des télécommunications et la participation de Bell à tous les secteurs des télécommunications.

L'amendement visant à tripler le niveau de capitalisation autorisé pour Bell doit être examiné à la lumière des programmes d'achat et de vente de Bell et de son entrée dans le domaine de la transmission des données informatiques, sans qu'il y ait eu pour cela de réglementation publique, et aux dépens des services téléphoniques fondamentaux. Par des décisions bureaucratiques, le gouvernement canadien encourage Bell à s'approprier de nouveaux services à titre de société exploitante, alors que celle-ci déclare déjà que les informations sur la transmission de données sont confidentielles, du fait de la concurrence, et ne devraient donc pas non plus être l'objet de réglementation. Cela pourrait également signifier qu'il est nécessaire d'envisager des subventions gouvernementales dans ce domaine.

Tripler le niveau de capitalisation ne satisfera que temporairement Bell Canada. Le problème est qu'il n'y a pas de véritable réglementation, si la tendance est maintenue, rien qui oblige Bell à suivre certaines priorités, puisqu'elle est essentiellement un monopole, ou à reconsidérer l'opportunité de mettre en service de nouveaux systèmes technologiques.

Cette énorme majoration du niveau de capitalisation et l'importance d'une telle capitalisation doivent être examinées par le Comité, et considérablement amenuisées. Je souligne «considérablement».

Dans un autre domaine de la loi, celui des achats de la société et des propositions de procédure par résolution négative, on peut espérer que cela sera supprimé grâce à la solution de compromis du 16 mars 1978.

Finalement, bien que les caractères les plus néfastes du Bill C-1001 devraient, nous l'espérons, être supprimés, d'après la déclaration de M. O'Connell, le 16 mars 1978, à la Chambre,

[Texte]

nell, it must be asked in retrospect how such amendments as: (1) the granting of Bell the power to alter its objects, powers and share capital through a negative resolution procedure; and (2) the granting of Bell Canada broader powers in acquiring shares of any other company or carrying on any other business capable of being conducted so as directly or indirectly to benefit Bell Canada, were found acceptable to the federal departments of Communications, Consumer and Corporate Affairs, and Justice.

• 1005

How could any public service advise that the current Bell Canada corporate holdings of over 75 subsidiaries should be extended and extended with even a weaker system of regulation? In effect, Bell could have entered any economic sector it pleased to, invest anywhere it wanted to, and even had the freedom to increase its capitalization.

How could may public service equate Bell Canada with competitive private enterprises and hence make it the subject of the same weak regulatory provisions found in the Canadian corporate legislation?

How could any public service recommend a negative resolution procedure for Bell Canada that, in effect, gives Bell Canada the ability to be more than a de facto sovereign state within a state? Surely the lesson here is for the Committee to recommend the amendment to this provision found in Section 33 of the Telesat Canada Act, a company whose largest shareholders are the Canadian government and Bell Canada. Future telecommunications legislation must be in the hands of Parliament.

Backdoor acquisitions and a corporate power build up is already being allowed, given a weak system of regulating a very powerful Canadian company. One recent example is Bell Canada's decision to enter into a \$1 billion contract with the Saudi Arabia government without any real government approval or review. All the proposed clauses to amend the Bell Canada Act must be thoroughly examined from the viewpoint of strengthening Bell Canada's accountability.

Finally, in the way of conclusion, the responsibility for the problem of weak regulation of Bell Canada, however, lies with the Government of Canada, not its public servants. Cabinet, in its approval of the Telesat-TCTC arrangement, its continued granting to itself of free phone service and its crude rejection of several consumer appeals of Bell's rate case decisions, has not recently shown itself to be a good manager of telecommunications policy in Canada.

The hope that the NDP and the Social Credit members of Parliament saw was for a strengthening of parliamentary review of Bell Canada and regulation of Bell Canada. This meant to some parliamentarians in the short run improved rural telephone services for their constituents, and in the long run a more responsive telecommunications industry. It did not mean, as Bell Canada officials stated at their 1977 annual meeting last April, a "deterioration of the legislative process", or that the results of the delay in passing Bill C-1001 may "increase the costs of telephone services right across Canada".

[Traduction]

on peut se demander comment des amendements tels que: (1) donner à Bell la possibilité de modifier ses objets, pouvoirs et capital-actions par voie de résolution négative; et (2) donner à Bell Canada des pouvoirs plus larges pour l'achat d'actions de toute autre société ou de se lancer dans n'importe quel autre secteur qui ait un avantage direct ou indirect pour Bell Canada, ont été jugés acceptables par les ministères fédéraux des Communications, de la Consommation et des Corporations, et de la Justice.

Comment un service public pourrait-il conseiller que les avoirs de la société Bell Canada, qui représente plus de 75 filiales, doivent être accrus en diminuant encore le système de contrôle? En fait, Bell pourrait avoir pénétré n'importe quel secteur économique, investi n'importe où, même avoir la liberté d'accroître son capital social.

Comment un service public peut-il comparer Bell Canada avec les autres entreprises privées et lui laisser toute liberté, comme si elle n'était pas un monopole?

Comment un service public peut-il recommander la procédure de résolution négative pour Bell Canada, alors que cela lui donne la possibilité d'être plus qu'un État souverain de facto au sein d'un État? Il faut évidemment que le Comité recommande que l'amendement à cette disposition de l'article 33 de la Loi de la Télésat Canada, société dont les plus gros actionnaires sont le gouvernement canadien et Bell Canada, serve de leçon. Toute législation future sur les télécommunications doit être mise entre les mains du Parlement.

On autorise déjà des prises de contrôle obscures et la constitution d'une société puissante, tellement le contrôle est souple. Un exemple récent est donné par la décision de Bell Canada de signer un contrat d'un milliard de dollars avec le gouvernement de l'Arabie saoudite sans, en fait, que le gouvernement n'ait étudié ou approuvé la chose. Tous les articles proposés visant à amender la Loi concernant Bell Canada devraient tendre à renforcer les responsabilités de Bell Canada.

Finalement, et en conclusion, c'est au gouvernement canadien, non à ses fonctionnaires, d'exercer un véritable pouvoir de réglementation sur Bell Canada. Le Cabinet, en approuvant l'accord Télésat-TCTC, en continuant à s'octroyer un service de téléphone gratuit et en rejetant brutalement plusieurs appels de consommateurs visant les décisions portant sur les tarifs de Bell, ne s'est pas récemment montré digne d'orienter correctement la politique canadienne des télécommunications.

Les députés du NPD et du Crédit social ont cru que cela allait permettre au Parlement d'exercer davantage de contrôles sur Bell Canada. Pour certains parlementaires, il s'agissait à court terme d'améliorer les services téléphoniques ruraux dans leur circonscription et, à long terme, d'avoir une industrie des télécommunications mieux adaptée aux besoins. Cela ne signifiait pas, comme l'ont indiqué les dirigeants de Bell Canada lors de leur réunion annuelle en avril 1977, la «détérioration du processus législatif», ou que la lenteur avec laquelle le Bill

[Text]

The timing is ripe for members of Parliament, given a weak telecommunications policy, to strengthen the regulation of the Bell Canada system. This Committee, in its review of Bill C-1001, could play a large role if it saw its mandate as a review of the implications of the various proposed Bell amendments.

One of the Committee's recommendations should be the need for a broader parliamentary enquiry into Bell Canada's corporate practices, and it is our belief that a parliamentary committee should conduct such a review on an annual basis.

Not only is Parliament responsible to enact telecommunications policy and establish telecommunications and competition regulators, but they and their agencies are responsible for reviewing Bell Canada practices as the largest single customer of Bell and as the authority granting Bell various subsidies, incentives and tax arrangements.

In summation, Action Bell Canada's position is that Bill C-1001 should be thoroughly reviewed by this Committee—this will require more than a half-day hearing—and that Bill C-1001 should not be enacted before telecommunications and competition legislation now in the process of parliamentary discussion.

Thank you, and if there are questions I would be more than pleased to answer them.

The Chairman: Thank you, Mr. Rubin. Are there any questions on the statement presented by Mr. Rubin? Mr. Symes?

Mr. Symes: Thank you, Mr. Chairman.

I believe Mr. Rubin has pointed out some very important points, not only about the history of this bill but, indeed, the difficulties that we as parliamentarians would have faced if the bill were passed unamended. Anyone who has followed the debates in the House of Commons on this bill would know what the arguments are; that the negative resolution procedure would, in effect, end the kind of parliamentary scrutiny that we do have under the existing Bell Canada Act and the procedures to amend it. Indeed, allowing this unique monopoly to be treated as any other corporation in a non-monopoly position under the Canada Corporations Act we of course found objectionable and a detriment to subscribers.

• 1010

I was interested in Mr. Rubin's comments about the splitting of shares and how this may be detrimental to subscribers, and I wonder if he might elaborate.

Mr. Rubin: Mr. Symes, I think it even goes beyond being detrimental to subscribers; it may even be detrimental to certain types of Bell Canada shareholders. In Clause 1, you will see that the directors of Bell Canada are getting more powers, and the shareholders, in effect, are getting fewer powers. If I were a Bell Canada shareholder, which I am not, I would be concerned. I would be concerned about the operation and the running of that company. As for Bell Canada sub-

[Translation]

C-1001 parcourait les diverses étapes risquait «d'accroître les coûts des services téléphoniques dans l'ensemble du Canada».

Il est temps que les députés renforcent la réglementation touchant Bell Canada. En étudiant le Bill C-1001, votre Comité pourrait jouer en effet un rôle important s'il étudiait les implications des divers amendements proposés.

Une des recommandations du Comité devrait être que le Parlement ait un pouvoir de contrôle élargi sur les pratiques de la société Bell Canada, et nous pensons que cela devrait faire l'objet d'une vérification annuelle.

Non seulement le Parlement est-il responsable de la législation touchant les télécommunications et de l'institution d'organismes de réglementation pour les télécommunications et la concurrence, mais il lui appartient, comme aux organismes qui le représentent, de contrôler les pratiques de Bell Canada, puisqu'il est son plus gros client et qu'il peut lui offrir diverses subventions, encouragements et dispositions fiscales.

En résumé, la position d'Action Bell Canada est que le Bill C-1001 devrait être entièrement revu par votre Comité, et pas simplement en une journée et demie, et ne devrait pas être adopté avant que les lois sur les télécommunications et la concurrence actuellement débattues au Parlement ne soient elles-mêmes adoptées.

Merci; si vous avez des questions à me poser, je serai ravi d'y répondre.

Le président: Merci, monsieur Rubin. Y a-t-il des questions sur la déclaration de M. Rubin? Monsieur Symes?

M. Symes: Merci, monsieur le président.

Je crois que M. Rubin a signalé certains points très importants, non seulement sur l'historique de cette proposition de loi, mais sur les difficultés que les parlementaires auraient rencontrées si elle avait été adoptée sans amendements. Quiconque a suivi les débats à la Chambre des communes connaît les arguments; on a en effet dit que la procédure de résolution négative mettrait fin au genre de contrôle parlementaire que nous confère la loi actuelle concernant Bell Canada, ainsi que les procédures d'amendement. En fait, accepter que ce monopole unique soit traité comme toute autre société en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes nous semble très discutable et nuisible aux abonnés.

Les observations de M. Rubin sur la division des actions et ce qu'il en résulterait pour les abonnés méritent, à mon avis, d'être développées.

M. Rubin: Monsieur Symes, je crois que ce serait en effet très néfaste aux abonnés, cela pourrait même être néfaste à certains actionnaires de Bell Canada. A l'article 1, vous remarquerez que les administrateurs de Bell Canada obtiennent davantage de pouvoirs, alors que les actionnaires voient les leurs diminuer. Si j'étais actionnaire de Bell Canada, cela m'inquiéterait certainement. Je me soucierais en effet de l'exploitation et de la gestion de cette société. Pour les abonnés de

[Texte]

scribers, I feel it is important that the CRTC or this Committee at least review the implications of the splitting of shares, the trading of new classes of shares, and the extension of the general borrowing powers. I think the CRTC would be within its rights to have a hearing to approve that type of arrangement first; that would be in the interest of subscribers. We need a more thorough investigation of that area.

Mr. Symes: I would agree with you that the regulatory process leaves something to be desired. As an intervenor myself in the past, I have come across these difficulties.

The other point you mentioned, and I think it should be clarified, is the statement by Mr. O'Connell in the debate on the problem of CRTC supervision of equity issues. You were concerned that, according to Mr. O'Connell's statement, it may be limited only to common stock and not all equity issues. I wonder whether Mr. O'Connell can clarify that, or later we could have Bell. But perhaps you could mention your concern again.

Mr. Rubin: That was it. If I understand it from my brief conversation with Mr. O'Connell before the hearing got under way, it might have been simply that the term "common stock" was used instead of "capital stock". I think that is correct.

Mr. O'Connell: That is so, Mr. Chairman. I confirm that. I ought to have said "capital stock" to be technically correct. "Common stock" was just a common expression; of course, it refers to preferred shares or other types of shares in the capital stock sense. I am pleased to correct the impression I might have left.

The Chairman: Mr. Symes.

Mr. Symes: I was also interested in the comments Mr. Rubin made concerning the whole process by which this bill came forward via the Senate, and the fact that it was introduced, according to Mr. Rubin, without the Department of Communications or the Department of Consumer Affairs apparently raising any objections or even providing comments on the implication of the bill. If one notes the debates, the government departments certainly could have made their opinions known in many ways by issuing public statements, or through statements made by government members during the debates or during private members' hour. Anyone who looked at the *Debates* would recognize that no Liberal member spoke except for the member for Scarborough East, and it was basically NDP and Créditiste members who were raising these objections.

• 1015

I am disturbed by that observation that Mr. Rubin has made as well, and I concur with it. Surely, for example, the CRTC whose charge is to supervise directly and, one would also assume, indirectly the activities of Bell, it would seem to me should have made some kind of public statement on the implications of this bill and as well the Department of Consumer Affairs.

I also concur with Mr. Rubin's observations in the opening part of his statement where he said that the whole process of

[Traduction]

Bell Canada, j'estime qu'il est important que le CRTC, ou votre Comité, étudie au moins les implications de la division des actions, l'échange contre de nouvelles catégories d'actions, et l'extension des pouvoirs généraux d'emprunt. J'estime que le CRTC devrait avoir le droit de tenir une audience avant d'approuver ce genre de choses; cela défendrait les intérêts des abonnés. Il faut que tout ce domaine soit mieux examiné.

M. Symes: Je suis d'accord avec vous sur le fait que le processus de réglementation laisse parfois à désirer. Étant personnellement intervenu par le passé, j'ai pu constater ce genre de difficultés.

Vous avez également parlé de la déclaration de M. O'Connell à l'occasion du débat sur le problème de la supervision du CRTC dans l'émission de valeurs. Vous vous souciez que M. O'Connell ait laissé entendre que cela pouvait être limité aux actions ordinaires. M. O'Connell pourrait-il nous préciser cela, à moins que nous ne le demandions tout à l'heure aux représentants de Bell. Mais peut-être pourriez-vous nous redire ce qui vous inquiète là-dessus?

M. Rubin: C'était cela justement. D'après ce que m'a dit tout à l'heure M. O'Connell, il s'agit peut-être simplement d'une question de sémantique, car il aurait utilisé «actions ordinaires» pour «capital social». Je crois que c'est tout.

M. O'Connell: En effet, monsieur le président. Je puis le confirmer. J'aurais dû dire «capital social», qui est le terme consacré. J'ai utilisé «actions ordinaires», mais il s'agit évidemment des actions privilégiées et des autres actions, au sens de capital social. Je corrigerai donc avec plaisir l'impression que j'ai peut-être ainsi laissée.

Le président: Monsieur Symes.

M. Symes: M. Rubin m'a également intéressé lorsqu'il a parlé de tout le processus qui nous a amenés à ce projet de loi d'abord passé par le Sénat. D'après lui, la proposition de loi aurait été déposée sans qu'on demande au ministère des Communications, ou au ministère de la Consommation et des Corporations, s'ils y voyaient des objections, ou au moins s'ils pouvaient étudier quelles implications elle pouvait avoir. Il est certain qu'au cours des débats, les ministères en question auraient pu, de bien des façons, donner leur avis ou demander à des députés de la majorité de prendre la parole à cette occasion, ou pendant l'heure de députés. Ceux qui ont jeté un coup d'œil sur les débats devront reconnaître qu'à l'exception du député de Scarborough-Est, aucun député libéral n'a parlé, et que c'est essentiellement les députés du NPD et les députés créditistes qui ont soulevé ces objections.

Cette observation de M. Rubin me trouble, et je suis d'accord avec lui. Il est par exemple évident que le CRTC, dont le rôle est de superviser directement, et on peut supposer, indirectement, les activités de Bell, aurait dû déclarer publiquement quelles seraient les implications de la proposition de loi, tout comme aurait dû le faire le ministère de la Consommation.

Comme M. Rubin dans son introduction, j'estime que tout le processus touchant les bills d'intérêt privé devrait être revu par

[Text]

private members' bills is something that should be reviewed by this Parliament in terms of better informing members of the implications of it and having closer scrutiny in committee. It appears to me part of the blame has to lie with Bell Canada in the sense that it was obvious the opposition of the NDP would continue unless there was some kind of compromise made, which we now have, and this process should not have had to drag on as long as it did; it could have been referred to committee earlier to allow some thorough study.

Here we are, because of circumstances which I need not explain, devoting a couple of hours in Committee to this bill when I think we should have been able to have more witnesses and a much more thorough examination. So I note with interest your observations about this whole process. I would like your comment.

Mr. Rubin: Yes, Mr. Symes. I just want to make sure that it is understood that the fact that the three departments mentioned were consulted is already on the public record because in the first issue of the Senate Committee on Transport and Communications, on page 17, the Chairman of Bell Canada is quoted in the public record as saying:

The bill . . .

Then S-2

. . . was discussed with the Department of Consumer and Corporate Affairs, the Department of Justice, obviously with the Department of Communications, and it was discussed with the Law Clerks of the Senate and of the House of Commons.

I think from what Mr. Symes says from what I said before I do not have to elaborate on the fact that I feel that I or nobody else knew the thinking of what those minister or those officials was. If you look on page 10 of that same hearing or page 14 or page 15 you will also observe that Bell Canada's Chairman also made observations on what the Minister of Communications thought about a certain proposed section of the bill which I or perhaps none of you or other people in this country were aware of. I asked that Minister, Madame Sauvé, to make us aware of her position and did not. The only person who spoke for her in this whole context of this bill was the Chairman of Bell Canada and I find that unfortunate in terms of how you make public policy in this country.

The Chairman: Thank you, Mr. Rubin. Are there any other questions before we call Bell Canada? There are no other questions. I would like to thank Mr. Rubin for appearing before us this morning, it is most interesting. I would like to ask Mr. Houle from Bell Canada to join me at the table, please. Thank you, sir.

I have mentioned prior the other officials from Bell Canada that are present if any questions have to be answered in regards to the bill. I do not have any other questioners so I assume that we will proceed to clause by clause in regards to the bill.

Shall the preamble carry?

Mr. O'Connell: On a point of order.

[Translation]

le Parlement, pour que soient mieux informés les députés des implications qu'ils peuvent avoir et que les comités exercent un contrôle accru. Il me semble que c'est en partie Bell Canada qu'il faut blâmer pour cela, car il était évident que l'opposition du NPD ne se serait pas relâchée sans compromis et que les choses n'auraient pas pris autant de temps; on aurait pu renvoyer la question en comité plus tôt, pour qu'elle soit examinée plus à fond.

Étant donné des circonstances qu'il est inutile d'expliquer, voilà que nous consacrons deux heures en comité à l'étude de cette proposition de loi, alors qu'à mon avis, nous aurions dû entendre davantage de témoins et procéder à un examen beaucoup plus approfondi. Vos remarques me semblent donc très intéressantes là-dessus. Pourriez-vous ajouter quelque chose?

M. Rubin: Oui, monsieur Symes. Simplement pour m'assurer qu'il est bien entendu que les trois ministères mentionnés ont été consultés, car, dans le premier fascicule du Comité sénatorial des transports et des communications, à la page 17, le président de Bell Canada aurait dit:

Le bill . . .

Alors le Bill S-2

. . . a fait l'objet de discussions avec le ministère de la Consommation et des Corporations, le ministère de la Justice, évidemment avec le ministère des Communications, ainsi qu'avec les légistes du Sénat et de la Chambre des communes.

Je crois qu'avec ce qu'a dit M. Symes et ce que j'ai dit tout à l'heure, il n'est pas nécessaire d'insister sur le fait que ni moi ni personne ne savait ce qu'en pensaient les ministres et spécialistes. Si vous regardez à la page 10, ou à la page 14, ou encore à la page 15 de ce même fascicule, vous observez de votre part que le président de Bell Canada a parlé de ce que pensait le ministre des Communications d'un article de la proposition de loi, alors que ni moi ni peut-être aucun d'entre vous ou personne au pays n'en était au courant. J'ai demandé que le ministre, M^{me} Sauvé, nous fasse connaître sa position et elle ne l'a pas fait. La seule personne qui a parlé en son nom à ce sujet fut le président de Bell Canada, et je pense qu'il est bien dommage que les politiques s'élaborent ainsi au Canada.

Le président: Merci, monsieur Rubin. Y a-t-il d'autres questions avant que nous demandions aux représentants de Bell Canada de s'approcher? Non. Je remercie donc M. Rubin d'avoir comparu devant nous ce matin; ce fut très intéressant. Je demanderais à M. Houle, de Bell Canada, de venir s'asseoir près de moi. Merci, monsieur.

J'ai déjà présenté les autres représentants de Bell Canada, si vous voulez qu'ils répondent à certaines questions. Comme personne ne m'a signalé qu'il désirait poser des questions, nous allons passer à l'étude article par article.

Le préambule est-il adopté?

M. O'Connell: J'invoque le Règlement.

[Texte]

The Chairman: Mr. O'Connell, on a point of order.

Mr. O'Connell: I would just like it clarified or get the Committee's acceptance that I could move the amendments that we propose moving when we come to those clauses. I have not been a regular member of the Committee and I do not want to intrude in the . . .

The Chairman: Yes, Mr. O'Connell, you are eligible to move those amendments. You are on the Committee at the moment and as we get to the particular clause that you would like to amend, we will allow you to make your amendments.

Mr. O'Connell: O.K. Thank you.

The Chairman: Shall the preamble carry?

Preamble agreed to.

Clause 1 agreed to.

On Clause 2 1967-68, c. 48, s. 2

• 1020

The Chairman: Mr. O'Connell.

Mr. O'Connell: I move:

That Bill C-1001, An Act respecting Bell Canada, be amended by deleting sections 5.2 and 5.3 contained in Clause 2 thereof.

Amendment agreed to.

Clause 2, as amended, agreed to.

Clause 3 agreed to.

On Clause 4 . . .

The Chairman: Mr. O'Connell.

Mr. O'Connell: Mr. Chairman, I would like to propose to the Committee that rather than an amendment to delete Clause 4, that we simply defeat Clause 4. It is procedurally more acceptable. The difficulty, I am advised, is that to delete a whole clause may require unanimous consent and that it would be preferable therefore simply to defeat it.

Clause 4 negatived.

Clause 5 agreed to.

On Clause 6 . . .

The Chairman: Mr. O'Connell.

Mr. O'Connell: I move:

That Bill C-1001, An Act respecting Bell Canada be amended in Clause 6 by deleting line 6 at page 9 and substituting the following therefor:

"of Canada, 1948, section 1 of Chapter"

Amendment agreed to.

Clause 6, as amended, agreed to.

Clause 7 agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill.

Some hon. Members: Agreed.

[Traduction]

Le président: Monsieur O'Connell, pour un rappel au Règlement.

M. O'Connell: Je voudrais qu'il soit précisé, ou que le Comité accepte que je propose les amendements ce matin, lorsque nous passerons aux articles en question. Je ne suis pas un membre régulier du Comité et je ne voudrais pas . . .

Le président: Si, monsieur O'Connell, vous avez le droit de proposer ces amendements. Vous faites pour le moment partie du Comité, et lorsque nous arriverons aux articles en question, nous vous laisserons proposer vos amendements.

M. O'Connell: Entendu. Merci.

Le président: Le préambule est-il adopté?

Le préambule est adopté.

L'article 1 est adopté.

Article 2—1967-68, c. 48, art. 2

Le président: Monsieur O'Connell.

M. O'Connell: Je propose:

Qu'on modifie le Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada, en supprimant à l'article 2 les paragraphes 2 et 3 de l'article 5 de la loi.

L'amendement est adopté.

L'article 2, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 3 est adopté.

Article 4 . . .

Le président: Monsieur O'Connell.

M. O'Connell: Monsieur le président, j'aimerais proposer que le Comité, plutôt que d'adopter un amendement visant à supprimer l'article 4, se contente de rejeter cet article 4. La procédure semble en effet plus acceptable. On m'a avisé que supprimer tout un article peut nécessiter le consentement unanime, si bien qu'il serait préférable de nous contenter de le rejeter.

L'article 4 est rejeté.

L'article 5 est adopté.

Article 6 . . .

Le président: Monsieur O'Connell.

M. O'Connell: Je propose que:

Qu'on modifie le Bill C-1001, Loi concernant Bell Canada, en remplaçant, à l'article 6, la ligne 6, page 9, par ce qui suit:

«du Canada de 1948, l'article 1 du»

L'amendement est adopté.

L'article 6, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 7 est adopté.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

[Text]

The Chairman: Can I have a mover that a reprint of Bill C-1001, as amended, be ordered for the use of the House of Commons at the report stage?

Mr. Trudel: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: I would like to thank the representatives and the members for being present this morning.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Quelqu'un veut-il proposer que le Bill C-1001 soit réimprimé, tel qu'amendé, pour être soumis à l'étape du rapport à la Chambre des communes?

M. Trudel: J'en fais la proposition.

La motion est adoptée.

Le président: Je remercie les représentants qui ont comparu ce matin, et les députés d'être venus.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

Action Bell Canada

Mr. Ken Rubin, Coordinator.

Mr. J. M. Coyne, Q.C., Parliamentary Agent.

From Bell Telephone Co.:

Mr. Guy Houle, General Counsel.

Action-Bell-Canada

M. Ken Rubin, coordonnateur.

M. J. M. Coyne, c.r., agent parlementaire.

De la Compagnie Bell Téléphone:

M. Guy Houle, conseiller général.

GOVT PUBNG

BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS

